

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Handelingen

Annales

INTEGRAAL VERSLAG
VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE LA

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

VAN

DU

08-12-1999

08-12-1999

Inhoud

Woensdag 8 december 1999

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 067

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Daan Schalck aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bouw van een nieuw justitiepaleis te Gent" (nr. 510)

- de heer Tony Van Parys aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bouw van een nieuw gerechtshuis te Gent" (nr. 559)

- mevrouw Fientje Moerman aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bouw van een nieuw gerechtshuis te Gent" (nr. 577)

- de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bouw van een nieuw gerechtshuis te Gent" (nr. 589)

5

Sommaire

Mercredi 8 décembre 1999

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 067

Questions orales jointes de :

- M. Daan Schalck au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la construction d'un nouveau palais de justice à Gand" (n° 510)

- M. Tony Van Parys au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la construction d'un nouveau palais de justice à Gand" (n° 559)

- Mme Fientje Moerman au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la construction d'un nouveau palais de justice à Gand" (n° 577)

- M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la construction d'un nouveau palais de justice à Gand" (n° 589)

5

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes conférés pour l'Organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone - Mouvement du 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

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/00 : Documents parlementaires de la 50e législature, suivi du n° et dy n° consécutif
 QRVA : Question et Réponses écrites
 HA : Annales (Compte Rendu intégral)
 CRA : Compte Rendu Analytique
 PLEN : Séance plénière
 COM : Réunion de commission

Afkorting bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/00 : Parlementaire documenten van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer
 QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 HA : Handelingen (Beknopt Verslag)
 BV : Beknopt Verslag
 PLEN : Plenum vergadering
 COM : Commissievergadering

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
 Commandes :
 Place de la Nation, 1008 Bruxelles
 Fax : 02/549 82 60
 Tél. : 02/549 82 74
 www.laChambre.be
 e-mail : aff.generales@laChambre.be

Officiële publicaties, van de Kamer van volksvertegenwoordigers
 Bestellingen :
 Natieplein, 1008 Brussel
 Fax : 02/549 81 60
 Tel. : 02/549 82 74
 www.deKamer.be
 e-mail : alg.zaken@deKamer.be

<i>sprekers</i> : Daan Schalck, Tony Van Parys, Fientje Moerman, Karel Van Hoorebeke, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties	
Mondelinge vraag van de heer Jacques Chabot aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de aanbiedingen van kosteloze toegang tot Internet" (nr. 536)	Question orale de M. Jacques Chabot au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les offres d'accès gratuit à Internet" (n° 536)
<i>sprekers</i> : Jacques Chabot, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties	<i>orateurs</i> : Jacques Chabot, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
Mondelinge vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de minderheidsparticipatie van de overheid in Sabena" (nr. 565)	Question orale de Mme Colette Burgeon au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la participation publique minoritaire dans la Sabena" (n° 565)
<i>sprekers</i> : Colette Burgeon, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties	<i>orateurs</i> : Colette Burgeon, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
Mondelinge vraag van de heer Marcel Hendrickx aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de plannen voor het optrekken van gebouwen en de uitbreiding van de gerechtelijke diensten te Turnhout" (nr. 503)	Question orale de M. Marcel Hendrickx au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les plans d'érection de bâtiments et d'extension des services judiciaires à Turnhout" (n° 503)
<i>sprekers</i> : Marcel Hendrickx, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties	<i>orateurs</i> : Marcel Hendrickx, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
Mondelinge vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bevordering van LPG-brandstof in het raam van de strijd tegen de luchtverontreiniging" (nr. 549)	Question orale de Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la promotion du carburant LPG dans le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique" (n° 549)
<i>sprekers</i> : Simonne Creyf, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	<i>orateurs</i> : Simonne Creyf, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
Mondelinge vraag van mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de in de parkings van de NMBS-stations gebruikelijke tarieven" (nr. 574)	Question orale de Mme Géraldine Pelzer-Salandra à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les tarifs appliqués dans les parkings des gares SNCB" (n° 574)
<i>sprekers</i> : Géraldine Pelzer-Salandra, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	<i>orateurs</i> : Pelzer-Salandra, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de timing van de werken aan de oostelijke tak van het HST-net tussen Brussel en Luik in het perspectief van het congestieprobleem in het algemeen en de uitbouw van het gewestelijk expresnet rond Brussel in het bijzonder" (nr. 542)	Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'échéancier des travaux à la branche orientale du réseau TGV entre Bruxelles et Liège dans le cadre des problèmes de saturation en général et du déploiement du RER autour de Bruxelles en particulier" (n° 542)
<i>sprekers</i> : Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	<i>orateurs</i> : Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plannen van de Vlaamse minister van Mobiliteit Steve Stevaert om De Lijn voor te bereiden voor spoor-exploitatie" (nr. 552)	Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans du ministre flamand de la Mobilité Steve Stevaert de préparer 'De Lijn' pour l'exploitation de lignes ferroviaires" (n° 552)

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

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de analogie tussen (boven)gemeentelijke overeenkomsten met De Post enerzijds en met de NMBS anderzijds - juridische discussie omtrent de mogelijkheid van zulke overeenkomsten binnen de huidige context van de bestaande wet betreffende sommige overheidsbedrijven" (nr. 553)

19

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

Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS en de festiviteiten naar aanleiding van het prinselijk huwelijk van 4 december 1999" (nr. 169)

20

sprekers : **Francis Van den Eynde, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Moties

21

Mondelinge vraag van de heer Jan Peeters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aansluiting van de IJzeren Rijn op de tweede spoortoeegang voor de Antwerpse haven via een nieuw te bouwen tracé Ranst-Grobbendonk langs de snelweg E313" (nr. 554)

22

sprekers : **Jan Peeters, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-gebouw in de Frankrijkstraat" (nr. 556)

23

sprekers : **Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het protocolakkoord van 30 maart 1999 tussen de federale regering en de gewestregeringen over het Gewestelijk Expresnet (GEN)" (nr. 569)

24

sprekers : **Dirk Pieters, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ondervertegenwoordiging van vrouwelijke werknemers bij de NMBS" (nr. 562)

25

sprekers : **Fientje Moerman, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

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

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'analogie entre des contrats (supra)communaux avec La Poste, d'une part, et avec la SNCB, d'autre part - discussion juridique sur la possibilité de telles conventions dans le contexte actuel de la loi sur certaines entreprises publiques autonomes" (n° 553)

19

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

Interpellation de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la SNCB et les festivités à l'occasion du mariage princier du 4 décembre 1999" (n° 169)

20

orateurs : **Francis Van den Eynde, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Motions

21

Question orale de M. Jan Peeters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le raccordement au Rhin de fer du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers par le biais d'un nouveau tracé Ranst-Grobbendonk le long de la E313" (n° 554)

22

orateurs : **Jan Peeters, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le bâtiment de la SNCB dans la rue de France" (n° 556)

23

orateurs : **Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le protocole d'accord du 30 mars 1999 entre le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux sur le Réseau Express Régional (RER)" (n° 569)

24

orateurs : **Dirk Pieters, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sous-représentation des femmes dans le personnel de la SNCB" (n° 562)

25

orateurs : **Fientje Moerman, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

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

RÉUNION PUBLIQUE DU
MERCREDI 8 DÉCEMBRE 1999

De vergadering wordt geopend om 14.30 uur door de heer **Francis Van den Eynde**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 14.30 heures par M. **Francis Van den Eynde**, président.

Ordre des travaux

Regeling van de werkzaamheden

La question orale n° 489 de M. Richard Fournaux est reportée à une date ultérieure.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer **Daan Schalck** aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bouw van een nieuw justitiepaleis te Gent" (nr. 510)

- de heer **Tony Van Parys** aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bouw van een nieuw gerechtshof te Gent" (nr. 559)

- mevrouw **Fientje Moerman** aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bouw van een nieuw gerechtshof te Gent" (nr. 577)

- de heer **Karel Van Hoorebeke** aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bouw van een nieuw gerechtshof te Gent" (nr. 589)

Questions orales jointes de :

- M. **Daan Schalck** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la construction d'un nouveau palais de justice à Gand" (n° 510)

- M. **Tony Van Parys** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la construction d'un nouveau palais de justice à Gand" (n° 559)

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 8 DECEMBER 1999

- Mme **Fientje Moerman** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la construction d'un nouveau palais de justice à Gand" (n° 577)

- M. **Karel Van Hoorebeke** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la construction d'un nouveau palais de justice à Gand" (n° 589)

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, onze vragen sluiten aan bij een vraag die reeds ter sprake is gekomen tijdens het vragen-uurtje in plenaire vergadering en die toen werd beantwoord door de minister van Justitie.

Rond de bouw van een nieuw gerechtshof in Gent bestaat een heel lang verhaal. Er waren concrete plannen na een internationale architectuurwedstrijd. Niet alleen binnen de gerechtelijke wereld leeft de vraag om ze zo snel mogelijk te realiseren. De bouw van een nieuw gerechtshof is voor Gent belangrijk, omdat de buurt waar het zal worden opgetrokken in alle documenten over kansarmoede en buurtverloedering in Gent helemaal onderaan de ladder staat. Het is dus niet alleen voor mensen die bij de justitie betrokken zijn, maar ook voor de omgeving van het Rabot, een hefboom om de buurt opnieuw te ontwikkelen en een aantal nieuwe mogelijkheden te bieden.

De manier waarop de plannen voor het gerechtshof tot stand zijn gekomen, evenals de aandacht die werd besteed aan het omliggende park, maakt dit dossier dubbel interessant.

Mijnheer de minister, in een van de openbare commissies van de gemeenteraad is gebleken dat terzake bijkomende studies werden gevraagd. Ik ben dan ook zo vrij de vraag, die minister Verwilghen al gedeeltelijk heeft beantwoord, meer gedetailleerd te herhalen.

Wat was de oorspronkelijke timing voor de bouw van het nieuwe gerechtshof ?

Daan Schalck

Zijn er inderdaad bijkomende studies gevraagd ? Zo ja, welke ? Op wiens vraag gebeurde dit ? Het is niet helemaal duidelijk waar plots het verzet vandaan komt.

Wordt het gekozen gebouw in vraag gesteld, of staan de inplantingsplaatsen of zelfs de site ter discussie ?

Wanneer zullen de werken eindelijk van start gaan ?

De heer **Tony Van Parys** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat uiteraard in dezelfde richting. Tijdens de bespreking van de begroting hebben wij terzake reeds een aantal vragen gesteld.

Ik zou graag vernemen met wie men overleg heeft gepleegd inzake de nieuwe inplanting. Was het met de minister van Justitie of met andere actoren ? U moet weten dat de overeengekomen inplanting het resultaat is geweest van een heel ruim overleg tussen de politieke vertegenwoordigers van meerderheid en oppositie. Zoals u weet hebben onder meer de collega's Versnick en Van Hoorebeke destijds ruime consultaties gehouden met de gebruikers, meer bepaald de magistraten, de griffiers en de parketsecretarissen. Uiteraard werden ook de buurt en de stad Gent geconsulteerd. Ik vraag mij af met wie men heeft overlegd om de inplanting te verplaatsen.

Ik herhaal nogmaals dat het overleg, dat heel intens was, resulteerde in een project waarover iedereen het eens was. Men spreekt in Gent reeds 25 jaar over een nieuw gerechtsgebouw omdat er een specifieke behoefte aan bestaat.

Men neemt erg veel risico's indien met dit project in een nieuwe omgeving zou willen onderbrengen of de inplanting opnieuw in vraag stelt.

Bovendien rijzen er vragen bij het risico op vertraging. Kunnen de anderen, die door de jury niet geselecteerd zijn, bepaalde aanspraken laten gelden wanneer men het ontwerp verruimt ? Het was in het ontwerp essentieel dat men dit paste in de buurt en in de omgeving omdat het voor de buurt een enorm belangrijk project is. Niet alleen het project op zich was stricto sensu voor de jury van belang, maar ook de hele omgeving.

Ik heb een specifieke vraag voor de minister. Is het juist dat er een onderzoek werd ingesteld naar de mogelijkheid om het project toe te wijzen aan een ander architect dan aan de laureaat van de wedstrijd ?

Er is risico op vertraging. Immers, wanneer men het terrein uitbreidt, zal men geconfronteerd worden met de zware vervuiling van het terrein. Men spreekt van cyanides. De rapporten zullen de minister ongetwijfeld bekend zijn. Bovendien staan daar geklasseerde gebouwen op die zullen moeten worden afgebroken.

Mijnheer de minister, is de nieuwe vestiging uw keuze of is dit het resultaat van een compromis dat men met de stad Gent heeft gesloten ?

Wat doet u met het ontwerp van bijzonder plan van aanleg dat door de stad Gent was uitgevaardigd ? Dat plan was er toch gekomen omdat de stad die vestiging precies op die plaats wilde hebben. De stad hield daar een stok achter de deur omdat er geen vertrouwen was in de voormalige ministers van Justitie.

Onmiddellijk na het aantreden van de regering komt er dan een nieuwe locatie die tegengesteld is aan het ontwerp van BPA. Hoe is dit verenigbaar ?

Men vreest in Gent dat dit nieuwe gerechtsgebouw op de lange baan wordt geschoven.

Mevrouw **Fientje Moerman** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, ik ben blij dat ik in dit concert van Gentenaren ook even mag meezingen.

Mijnheer de minister, ik wil het nog even hebben over de motieven die de stad Gent ertoe bewogen hebben om te streven naar die nieuwe plaats voor het gerechtsgebouw.

De wijk van het Rabot is een schoolvoorbeeld van een kansarme, verpauperde wijk. Men ging er eigenlijk vanuit dat de vestiging van dit nieuwe justitiepaleis in die buurt een goede overheidsinvestering zou zijn. Op die manier zou die buurt een nieuwe impuls krijgen. In de notulen van de openbare commissievergadering lees ik echter dat de voordelen van die plaats aanvankelijk vooral van functionele aard waren. Men beperkte zich tot het gerechtsgebouw en tot het park er rond. Blijkbaar is uit uw bezoek en uit de uitleg die daar is gegeven een bredere visie gegroeid en heeft men een veel ruimere omgeving ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt bestudeerd.

Uit de antwoorden die in de gemeenteraadscommissie werden gegeven, leid ik af dat er eigenlijk maar een paar plaatsen in aanmerking komen. Het betreft twee sites die momenteel worden ingenomen door bedrijven. De eerste is De Nieuwe Molens en Alcatel. Beide bedrijven beschikken nog over langlopende milieuvergunningen. Een ervan heeft pas van Vlaams minister Dua een vergunning gekregen die loopt tot 2019. Bovendien stellen de twee maatschappijen ongeveer 200 mensen te werk. Er is dus weinig kans dat u die bedrijven daar wegstrijgt.

Een tweede mogelijkheid om uit te breiden, kan eventueel gebeuren via de terreinen van Ivago, waar de heer Van Parys al naar verwees. Op de site staan twee beschermde gastorens. De terreinen zelf zouden zwaar vervuild zijn. Ik hoor bedragen vernoemen die oplopen tot een half miljard frank om de ondergrond te saneren. Als ex-schepen heb ik enige ervaring. Ik ken de financiën van de stad en de meerjarenplanning. Het is onmogelijk op korte termijn een half miljard frank ter beschikking te

Fientje Moerman

stellen. Indien men met de bijkomende studie die terreinen bij het onderzoek wil betrekken en het de bedoeling is dat de stad Gent die sanering zou betalen, dan zal dit waarschijnlijk leiden tot het uitstel van de bouw van het nieuwe justitiepaleis. Het zou dan niet gaan om enkele maanden of een jaar maar om een veel langere termijn.

Mijnheer de minister, in welke zin wenst u een bijkomend onderzoek te voeren ? Klopt het antwoord dat de eerste schepen heeft gegeven in de gemeenteraadscommissie ? Wenst u daar inderdaad de ruimere omgeving bij te betrekken ? Heeft dit ook betrekking op de saneringen ? Wat zullen de effecten zijn van de resultaten van de studie op de uitvoering van het gehele project, en meer in het bijzonder op de timing ? Gebeurt dit bijkomend onderzoek in overleg met het departement van Justitie en de andere betrokken partijen ? De stad Gent heeft er toch een punt van gemaakt om bij dit dossier, dat al zeer lang aansleept, ook de buurtbewoners te betrekken. Ze zaten in de jury van de architectuurwedstrijd. Het zou spijtig zijn indien al deze inspanningen nu op de helling worden gezet.

Ik herhaal dat de stad Gent op korte termijn niet beschikt over een half miljard frank om de vervuiling van de terreinen aan te pakken.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Gentse vertegenwoordigers spreken wat dit dossier betreft unisono. We wensen geen wiegeliëde te spelen. Achter onze glimlach schuilt gramschap. Het is absoluut onaanvaardbaar dat de bouw van het nieuwe gerechtshof opnieuw op de lange baan wordt geschoven. De heer Van Parys heeft terecht gezegd dat 25 jaar geleden reeds sprake was van een nieuw gerechtshof, met name in de Groene Vallei. Men had zelfs in een tunnel voorzien tussen het gebouw en de gevangenis zodat het transport van de gevangenen niet meer langs de weg diende te gebeuren.

In een vorige interpellatie heb ik al alle sites opgesomd die in die periode in aanmerking werden genomen. Op het kabinet van de toenmalige minister van Justitie had men inderdaad een consensus bereikt. De eerste schepen van de stad was daar toen ook aanwezig. Men heeft daarna een wedstrijd uitgeschreven die een laureaat heeft opgeleverd. In het oude gerechtshof van Gent heeft men de maquette voorgesteld en heeft de toenmalige minister van Justitie het woord genomen. Hij zei dat hij verheugd was te kunnen aankondigen dat men binnenkort met de bouw zou starten.

Mijnheer de minister, het is absoluut onaanvaardbaar dat dit project opnieuw vertraging zou oplopen.

Ik hoef de vragen van de collega's niet te herhalen. Ik wil concreet weten of er nu al een stuk grond is aangekocht. Hoeveel staan de onderhandelingen met de NMBS, de

eigenaar van de grond ? Wanneer zal de grond effectief worden aangekocht ? Wanneer nu iets aan het project zou worden gewijzigd, in welke mate zullen degenen die aan de wedstrijd hebben deelgenomen dit dan betwisten ? Zij kunnen immers stellen dat zij een ander project hadden kunnen indienen als zij op de hoogte waren geweest van de nieuwe mogelijkheden. In dat geval kunnen zij zich benadeeld voelen ten opzichte van de laureaat van de wedstrijd.

Mijnheer de minister, ik maak u aan tot voorzichtigheid. Het enige goede antwoord dat u vandaag kunt geven is dat de bouw van het nieuwe gerechtshof in geen geval vertraging zal oplopen. Dat zou door de Gentenaars op applaus onthaald worden.

De **voorzitter** : Ik was niet op de vergadering, niet omdat ik het niet wou maar omdat ik niet mocht.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb hier eigenlijk enkele weken geleden al in grote mate op uw vragen geantwoord. Wat mij enigszins verrast is de ongerustheid van de collega's die ik blijkbaar tijdens de vorige vergadering niet heb kunnen wegnemen. Als antwoord op de gramschap met een glimlach zal ik daartoe alsnog een poging ondernemen.

Ik ben ter plaatse afgestapt om met eigen ogen te kunnen zien of het voorgestelde optimaal was met het oog op een niet onbelangrijk element in het beleid van de Regie der Gebouwen. Als men een belangrijke investering doet, is het immers niet onzinnig om ook andere waarden, bijvoorbeeld esthetische, mee te laten spelen dan alleen het gebouw zelf. Dat was voor mij de enige invalshoek. Men vroeg mij of ik bij het bekijken van de maquettes op het idee ben gekomen om veranderingen aan te brengen. Als men de maquette bekijkt, is het een kwestie van smaak. Ik heb hierover met verschillende mensen gesproken en ik ben tot de conclusie gekomen dat er met betrekking tot de wedstrijd niet voldoende redenen waren om wijzigingen aan te brengen. In extreme zin zou ik dat kunnen maar dan zou een nieuwe wedstrijd moeten worden uitgeschreven of zou men een andere procedure moeten volgen. Het leek mij niet nuttig veranderingen aan te brengen. Het concept is eigenlijk wel leuk, althans voor degenen die weten op welke site het gebouw zal komen. Dat is vrij belangrijk. Iemand die niet weet dat het vroeger een station is geweest en dan in het gebouw de treinen ziet, vraagt zich ongetwijfeld af wat er aan de hand is. Aan het esthetisch aspect is volgens mij voldaan, uiteraard als men de historiek kent.

Voor deze belangrijke investering heeft de stad zelf de locatie voorgesteld op grond van verschillende redenen. Als ik dan ter plaatse afstap en vraag of dit niet ruimer kan worden bekeken, krijg ik meteen een reactie. De

Rik Daems

invalshoek van de stad was het creëren van een meerwaarde voor de buurt. Als ik dezelfde logica volg bij het bekijken van het project, dan is er alom grote verbaasdheid.

Ik kom thans tot de vraag omtrent het achterliggend gebied. Er bestaat een kans dat het achterliggend gebied voor 110 miljoen frank kan worden aangekocht. Inzake sanering rijst er wel een groot vraagteken, maar dit hoeft niet onmiddellijk te gebeuren. Men moet hier echter op lange termijn denken. Aangezien die kans bestaat en er geen onmiddellijke uitvoering nodig is, is het dus volkomen zinnig het mede in consideratie te nemen. Immers, op dat ogenblik wordt er nog steeds niets gewijzigd.

Eigenaardig genoeg moet een park worden aangelegd voor de wijken die aan de rechterzijde liggen. Om dat te kunnen realiseren moet het gebouw als het ware bijna tegen het hoger gebouw ernaast worden opgetrokken. Op een maquette valt dat niet erg op, maar als men op het terrein staat en men houdt rekening met de windrichtingen, dan krijgt men de indruk dat alles in een pijp wordt geduwd.

De wijk aan de linkerzijde wordt door de huidige locatie en door de ambitie van de stad om het gebouw aldaar op te trekken, gedeeltelijk afgesneden. Zo groeide de idee, in overleg met alle aanwezigen, om het geheel tien tot vijftien meter op te schuiven, om alzo de wijk aan de linkerkant, die thans volledig ingesloten is, te ontsluiten. Volgens mij zou dat grote gebouw dan een minder negatief effect hebben op de omgeving. De architect was het met mij eens op dat vlak, hoewel hij op dat ogenblik misschien niet anders durfde.

Op het achterliggend gebied doet zich een opportuniteit voor en aan de rechterzijde is er geen probleem, afgezien van het feit dat het slechts gaat om vijftien of twintig meter, wat niet veel is voor parkvorming, maar men kan de opening naar boven maken.

Voor sommige sites werden langdurige milieuvergunningen uitgereikt. In dit geval wordt er geen rekening mee gehouden, gewoon omdat ik een opportuniteit zie.

De enige vragen die momenteel opportuun zijn, hebben betrekking op eventuele vertraging en risico's, tenzij sommigen menen dat het onvoorstelbaar is een gebouw vijftien tot twintig meter op te schuiven.

De enige oorzaak van vertraging zou kunnen zijn dat men het door de stad opgestelde BPA overtreedt. Dat zal echter niet gebeuren want, toeval of niet, volgens het plan kan men precies tot aan de rand van de BPA gaan en daar bereikt men dan de as van de baan die erop uitkomt, wat trouwens de bedoeling was. Architecturaal gezien is het logischer en mooier, er wordt meer rekening

gehouden met de omgeving en er wordt meer ruimte-effect gecreëerd. Dat vermijdt het effect als zou het gebouw in een konijnenpijp zijn geduwd. Men verkrijgt een bouwwerk dat op zichzelf staat in een bepaalde omgeving.

In die context heb ik de Regie der Gebouwen gevraagd of zulks mogelijk was, zonder dat dit in welke mate dan ook de opportuniteit en het concept van het gebouw schaadt. Dit laatste heb ik eraan toegevoegd. Er verandert niets omtrent het concept, de opportuniteit, de timing, de goedkeuring van de plannen en de uitvoering. Dat zijn trouwens de voorwaarden die ik heb gesteld.

U zult het mij dan ook niet kwalijk nemen verbaasd te zijn door bepaalde scherpe reacties. Men vraagt mij waarmee ik bezig ben, terwijl het mijn enige bedoeling is in gezamenlijk overleg na te gaan of de zaken niet beter kunnen worden aangepakt binnen de vastgelegde termijn.

Het gaat dus niet over een nieuwe wending in het project. De bedoeling is dat alles tegen het einde van dit jaar klaar is. Dit heeft niets te maken met de bestaande timing. Er is geen wijziging van het gebouwenconcept. De bouwperiode loopt van 2001 tot 2003, zoals voorzien. Het budget bedraagt 2 miljard frank, een groot bedrag voor een project op een dergelijke korte termijn. Wat het achterliggende stuk grond betreft heeft de Regie der Gebouwen een bepaalde opportuniteit gegrepen. Het bouwen van een gebouw van een dergelijke omvang moet immers passen in de omgeving. De Regie zet een stap verder dan in het verleden altijd werd gedaan, toen men enkel oog had voor het gebouw.

Er is dus geen effect op de uitvoering en op de timing. Er wordt gewoon een zeer bescheiden - en dan nog potentiële - wijziging doorgevoerd om het project te verbeteren. Mijn enige kleine gramschap is dat er een negatieve teneur is en een aantal mensen dat in de omgeving woont zich heeft opgewonden, omwille van een gebrekkige communicatie, waarvoor ik verantwoordelijk ben. Ik hoop alleen dat door deze slechte communicatie de opportuniteit die zich voordoet niet in het gedrang komt.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik onthoud vooral uit uw antwoord dat de timing voor u ook belangrijk is. Als tijdens het kleine onderzoek dat nu gebeurt aan het licht zou komen dat die timing wel in het gedrang komt, zult u terugrijpen naar het oorspronkelijke project. Ik vrees dat er nog een kleine moeilijkheid zou kunnen zijn. De deelnemers aan de architectuurwedstrijd kregen de strenge richtlijn dat het om aaneensluitend groen moest gaan. Er werd hen nagenoeg opgelegd hoe het er zou moeten uitzien. Ik denk dat dat een van de belangrijkste criteria is geweest

Daan Schalck

om de winnaar aan te duiden. Wij moeten ons afvragen in welke mate andere deelnemers aan die wedstrijd een ander concept zouden kunnen hebben ingediend, zelfs al gaat het maar om 10 of 15 meter.

Minister **Rik Daems** : Er is geen probleem met betrekking tot het stuk grond dat rechts zou worden ingenomen. Het feit dat er zich achteraan een opportuniteit voordoet, moet geen rol spelen bij het beoordelen van andere deelnemers want dat had even goed kunnen gebeuren met een andere winnaar. Toch moet dit worden onderzocht. Als blijkt dat dit wel een probleem geeft, zal ik een stap achteruit moeten zetten, hoewel ik dat niet graag doe. Wat mij in dit dossier stoort is het feit dat men een beter project kan realiseren met een zeer beperkte aanpassing maar dat dit door een gebrek aan communicatie niet mogelijk zou zijn. Het is misschien een goede les voor mij.

De heer **Tony Van Parys** (CVP) : Mijnheer de minister, ik zou nog een aantal bijkomende vragen willen stellen. Welke opdrachten zijn er precies gegeven met betrekking tot de nieuwe inplanting van het gebouw, met name het opschuiven van het gebouw met 20 of 30 meter ? Wanneer zullen deze opdrachten afgerond zijn ?

Minister **Rik Daems** : Ik heb die opdracht gegeven aan de Regie der Gebouwen. De Regie moet met de actoren nagaan hoe ze dat doet, weliswaar binnen de limieten die ik u daarstraks heb gegeven. Ik meng mij niet in de praktische werkorganisatie van een van mijn diensten.

De heer **Tony Van Parys** (CVP) : Welk is de vooropgezette timing om klaar te zijn met het onderzoek naar de inplanting ?

Minister **Rik Daems** : De vooropgestelde timing mag hierdoor niet in het gedrang komen.

De heer **Tony Van Parys** (CVP) : Wanneer zal dat onderzoek beëindigd zijn ?

Minister **Rik Daems** : Ik dacht dat u het dossier goed kende. Op het einde van het jaar moet dat dossier rond zijn. Ik begrijp niet waarom u halsstarrig die vraag blijft herhalen. Ik zeg toch duidelijk dat de timing niet in het gedrang komt en dat het project zal worden uitgevoerd. Ik kijk alleen na of verbeteringen kunnen worden aangebracht. Toch blijft men het project in twijfel trekken. Wat kan ik nog meer zeggen ?

De heer **Tony Van Parys** (CVP) : U moet toch begrijpen dat - daarom is het goed dat de drie collega's eveneens vragen hebben gesteld - de bezorgdheid enorm groot is. Op basis van overleg met alle partijen kon een zeer

subtiel evenwicht tot stand komen. Volgens mij was het fout dat overleg niet voort te zetten, waardoor natuurlijk het wantrouwen de kop opsteekt. U zegt ter plaatse te zijn geweest. Ik weet niet wie waar is geweest.

Wij hebben in het verleden alle democratische partijen bij het project betrokken. Wij wisten hoe delicaat deze operatie was en dat iedereen erbij moest worden betrokken. Niet alleen de politieke fracties moesten erbij worden betrokken, ook de gebruikers, de mensen van het departement van Justitie. Waarom is het wantrouwen zo groot ? De stad Gent had ons uitdrukkelijk de locatie meegedeeld. Dat is gebeurd in het kader van de belangen van de stad. Nu verandert men het geweer van schouder en verplaatst men het gebouw, terwijl het destijds op een bepaalde plaats was geconcipeerd. U zult begrijpen dat er op dat ogenblik en in die omstandigheden enig wantrouwen bestaat.

Mijnheer de minister, ik zou met u een afspraak willen maken. U zegt dat deze studie tegen het einde van het jaar zal zijn afgewerkt. Ik verzoek u in de loop van de maand januari met alle betrokkenen en zeker met degenen die u vandaag vragen hebben gesteld, een overleg te organiseren om de stand van zaken op te maken. Het is zeker de bedoeling erop toe te zien dat dit gerechtsgebouw binnen de voorziene termijn wordt opgetrokken, want de behoefte is dermate groot dat het noodzakelijk is. Ik weet niet of u bij uw bezoek ter plaatse ook het gerechtsgebouw hebt bezocht. U zult zien dat het lokaal van de dienst slachtofferbejegening is gelegen binnen een serie metalen wanden van de zeer oude Mewafkasten. In die omstandigheden moet het personeel er momenteel functioneren.

Mijnheer de minister, op de vraag of er een onderzoek is geweest om na te gaan of de mogelijkheid bestaat om af te wijken van het project dat de jury had uitgekozen, heb ik geen antwoord gekregen.

Minister **Rik Daems** : Bij het bekijken van de maquettes heb ik de bedenking gemaakt dat het uitgekozen gebouw niet het mooiste gebouw was. Ik heb mijn beslissing genomen nadat ik de zaak grondig heb bekeken en nadat ik met de architecten erover heb gepraat. Er is inderdaad een onderzoek geweest. Ik heb de vraag gesteld of ik de uitslag van alle wedstrijden - niet alleen deze - moet volgen. Het was dus niet dat ik per se het gebouw wil verplaatsen. Had ik dat gewild, dan had ik het wel gedaan.

De **voorzitter** : Mijnheer Van Parys, u zult begrijpen dat ik als democraat ertoe verplicht ben democratisch het Reglement van de Kamer toe te passen. Vanmorgen heeft de voorzitter van de Conferentie van voorzitters er bij de commissievoorzitters op aangedrongen dat de vragen als vragen zouden worden behandeld en niet als interpellaties. De duurtijd van een vraag bedraagt vijf minuten.

Mevrouw **Fientje Moerman** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, aan de heer Van Parys wens ik te zeggen, in het kader van de goede communicatie, dat het antwoord op zijn vragen te vinden is in de verslagen van de openbare zittingen van de gemeenteraadscommissies. Wellicht is er een communicatieprobleem in zijn fractie.

Mijnheer de minister, als ik u goed heb begrepen dan bent u van mening dat, als de mogelijkheden zich aanbieden om dit project tot een goed einde te brengen en dit project een meerwaarde voor de buurt kan betekenen, dit dan ook maximaal moet zijn. Als u tot het besluit komt dat het resultaat beter is door alles 15 meter op te schuiven, dan moet deze mogelijkheid op zijn minst worden onderzocht. Als zou blijken dat dit niet mogelijk is, dan zal het oorspronkelijk project wel ingang vinden en liefst binnen de afgesproken tijd. Dat is, samengevat, uw standpunt.

Ik wens u te wijzen op wat de eerste schepen heeft gezegd in die bepaalde gemeenteraadscommissie. Ik herhaal, het ontwerp zelf is, dicit de schepen, niet aanpasbaar. De locatie van het gebouw kan enkel worden verplaatst, wanneer het evenredig wordt gecompenseerd door bijkomend groen. Het doel was om aaneensluitend groen te hebben, dus een stadspark dat nut heeft en niet enkel een soort groen om naar te kijken. De vraag stelde zich om evenredig te compenseren, wat in het kader van deze twee bedrijven uitgesloten was. Het terrein van IVAGO blijft dan bestaan, met het probleem van de vervuiling.

Uit het antwoord dat u gaf, blijkt dat het gebouw wordt opgeschoven. Maar als eerst de vervuiling moet worden opgelost, gaat het oorspronkelijk ontwerp door.

Of gaat u toch de zaak opschuiven en het stadspark gedeeltelijk innemen, en wordt op termijn naar een oplossing gezocht voor de vervuilde locatie ?

Minister **Rik Daems** : De richting die nu wordt uitgegaan, brengt mee dat de mogelijkheid bestaat om dit bijkomend stuk grond te bezitten. Het blijft natuurlijk onmogelijk om dit op zulke korte termijn mee te verwerken in het project.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Het is evident dat wanneer het project en de timing niet in het gedrang komen, het onbelangrijk is of het bouwwerk al dan niet kan worden opgeschoven, zeker als daardoor de waarde van de inplanting wordt vergroot. Uw ruimtelijk inzicht en uw esthetisch gevoel zijn groter dan dat van sommigen onder ons. Ik zie geen enkel probleem in uw benadering. Onze enige bezorgdheid bestaat erin dat het project op zich niet in het gedrang zou komen, en op tijd zou worden uitgevoerd. Vandaag zei u dat het zo zou zijn.

Werden er reeds gronden aangekocht ? Het comité voor de onteigeningen zou worden belast met de onderhandelingen met de NMBS.

Er werd eveneens gevraagd of een onderzoek werd ingesteld naar de toekenning van een eventuele afwijking van het project.

Minister **Rik Daems** : Ik heb verschillende projecten gezien, afkomstig van wedstrijden. De vraag blijft bestaan of men van een resultaat van een wedstrijd mag afwijken.

Wat Gent en ook wat de andere projecten betreft, ben ik hier niet op ingegaan, onder meer omdat ik intussen overtuigd was van de kwaliteit van het project.

Wat de aankoop van de grond betreft, moet ik u het antwoord schuldig blijven. Ik ken de huidige stand van zaken niet. Op het ogenblik dat ik in Gent ben afgestapt, was het terrein nog niet aangekocht en was men nog aan het onderhandelen.

Ik heb er totaal geen probleem mee om in de loop van januari aan deze commissie bijkomende gegevens over het dossier en de stand van zaken te geven en de gegevens te bespreken.

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

L'incident est clos.

Question orale de M. Jacques Chabot au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les offres d'accès gratuit à Internet" (n° 536)

Mondelinge vraag van de heer Jacques Chabot aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de aanbiedingen van kosteloze toegang tot Internet" (nr. 536)

M. **Jacques Chabot** (PS) : Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis quelques mois, les offres d'accès gratuit à Internet se multiplient. On ne compte plus les opérateurs et entreprises qui offrent aux utilisateurs des CD-Rom permettant un accès direct au réseau.

Or, il me revient qu'au-delà de l'effet marketing de telles offres, la réalité est souvent différente :

- les heures de communication téléphonique pendant la connexion font bien évidemment l'objet d'une facturation;
- la vitesse de transfert s'avère plus lente, ce qui accroît sensiblement la durée de connexion;
- des pages de publicité s'insèrent automatiquement sur l'écran;

Jacques Chabot

- certaines fonctionnalités sont de facto payantes, parmi lesquelles la possibilité d'attacher des fichiers ou encore de participer à des groupes de discussion;

- le recours au helpdesk (service d'assistance) peut être facturé jusqu'à 45 francs la minute et toutes les techniques sont utilisées pour prolonger les communications;

- enfin, l'utilisateur se voit contraint de remplir régulièrement, à l'intention du fournisseur d'accès, des fichiers reprenant ses données complètes mais permettant également de déceler ses habitudes de consommation.

On imagine tout l'intérêt que présente ce dernier procédé pour ces "généreux" fournisseurs d'accès.

Dès lors, monsieur le ministre, je souhaiterais vous demander si vous avez l'intention de prendre des mesures ayant pour objet :

1. de garantir de manière visible et intelligible la véracité de l'information fournie à l'utilisateur quant à l'ensemble des modalités d'utilisation et d'accès à Internet qui lui sont proposées;

2. de préserver la protection des données sur la vie privée.

Je souhaiterais également connaître la nature des contrats qui lient de tels fournisseurs à l'opérateur national.

M. Rik Daems, ministre : Monsieur le président, chers collègues, je pourrais vous répondre assez rapidement en disant que la garantie que l'information soit donnée de manière lisible et intelligible quant à l'ensemble des modalités d'utilisation et d'accès à Internet et quant au respect de la vie privée des personnes est du ressort du ministre de la Justice.

Je vais toutefois répondre aux questions que vous posez, bien qu'elles soient du ressort de mon collègue des Classes moyennes ou de celui de la Justice.

Des lois existent et des contrôles sont effectués afin de s'assurer que la loi sur les pratiques du commerce et la loi sur la vie privée soient respectées. En effet, il ne serait pas correct d'utiliser un fichier de clients dans un but de marketing, sauf si les personnes qui ont fourni ces données sont d'accord. C'est là que se trouve l'astuce.

L'accès gratuit à Internet n'existe pas. Il faut le dire une fois pour toutes. Le coût de la communication est partagé entre l'opérateur et l'Internet service provider (ISP). Ce dernier peut, en ajoutant des messages publicitaires, etc., se constituer un petit capital de façon à ce que la connexion soit gratuite. L'accès à Internet n'est donc jamais gratuit pour le client qui doit, soit payer la connexion, soit supporter, lorsqu'il a souscrit un contrat avec l'ISP, des messages publicitaires à intervalle régulier.

Troisièmement, il existe vraiment des propositions où, en vous inscrivant, vous autorisez l'utilisation des données vous concernant dans ce type d'étude. Mais, en fait, contractuellement, le problème n'est pas réel puisque nous sommes suffisamment habiles pour bien réagir et dans le bon sens.

Nous en arrivons à un des problèmes importants. Je voudrais obtenir une amélioration de la communication, mais sans payer les 45 francs imposés par Belgacom. Vous savez qu'il s'agissait de 35 francs et, depuis deux ans, c'est 45 francs à peu près. Nous avons introduit un recours auprès de la cour d'appel pour essayer de baisser à 32,5 francs; l'affaire est toujours pendante. Entre-temps, Belgacom a remonté sa note à 45 francs.

Actuellement, j'essaie d'abaisser ce prix et je compte bien y parvenir. En effet, dans le BRIO - accord de référence de Belgacom avec les opérateurs -, accord que j'ai signé la semaine passée, les lignes à valeur additionnée peuvent aussi être utilisées pour fournir Internet. Ainsi, aujourd'hui, nous pourrions déjà obtenir des prix inférieurs à 45 francs.

La question serait donc de savoir si Internet gratuit, dans sa forme actuelle, subsistera. N'assisterons-nous pas à la naissance d'une forme d'Internet gratuit à l'anglaise où les encarts publicitaires seront encore plus nombreux ? C'est le marché qui le déterminera.

Je dirai donc que vos questions sont pertinentes : en ce qui concerne la vie privée, un contrôle est effectué; en ce qui concerne les pratiques commerciales, un contrôle est aussi effectué.

Votre question touche à la nature de nos relations avec Belgacom, ou bien avec d'autres opérateurs qui travaillent via le réseau Belgacom et qui utilisent un Internet provider.

Je dois vous expliquer un point mal compris quant au fonctionnement de l'interconnexion. Le prix est partagé entre les opérateurs. Quand un opérateur qui ne travaille pas avec Belgacom s'interconnecte à Belgacom, ces 45 francs sont distribués : si je ne me trompe, à peu près 18 francs reviennent à l'opérateur Belgacom et une trentaine de francs reviennent à l'autre opérateur.

Vous vous rendez donc compte que Belgacom, propriétaire de Skynet, ne peut pas accorder à sa propre compagnie les conditions qu'il donne aux autres. C'est la raison de l'augmentation des prix de Belgacom. D'abord, 35 francs distribués en 9 et 26, ou 8 et 27, les 27 étant attribués à l'autre opérateur.

L'idée de l'interconnexion, c'est d'avoir autant de trafic dans une direction que dans l'autre; c'est pourquoi le partage a été réalisé de cette manière. Mais en ce qui concerne Internet, la communication est unidirectionnelle : on vient de l'opérateur, on arrive chez Belgacom et

Rik Daems

on passe au client, mais le client ne transmettra jamais autant de communication qu'il en recevra. A cause du contexte bien connu, que je ne juge pas, ce déséquilibre a entraîné une augmentation des prix pour éviter la faillite de Belgacom.

En outre, Belgacom m'a fait savoir que la part qu'elle percevait de ces 35 francs était moindre que le coût réel. Le problème était donc de taille.

J'ai jugé utile de vous fournir davantage d'informations que vous ne m'en aviez demandé afin de mieux connaître la nature de l'interconnexion Internet, tout à fait différente de l'interconnexion purement vocale. J'espère cependant avoir répondu à toutes vos questions. Si vous désirez poser des questions supplémentaires, je vous suggérerais de contacter mes collègues à qui il revient de contrôler ces deux éléments concernant l'Internet gratuit.

M. Jacques Chabot (PS) : Monsieur le président, je désire remercier le ministre pour ses réponses.

Monsieur le ministre, vos propos renforcent ma conviction que, dans l'état actuel, les offres des fournisseurs ne contribuent pas à résoudre la question de l'accès à Internet pour tous qui est, je le rappelle, l'une de vos priorités.

Je plaide donc pour une meilleure qualité de l'information fournie aux consommateurs.

En ce qui concerne la protection de la vie privée, je me permets d'attirer votre attention sur le fait que, dans la plupart des cas, l'utilisateur donne l'autorisation à un fournisseur de se servir d'informations personnelles en "cliquant" sur sa souris. Pour ma part, il me semble qu'on pourrait offrir autre chose comme garantie.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question orale de Mme Colette Burgeon au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la participation publique minoritaire dans la Sabena" (n° 565)

Mondelinge vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de minderheidsparticipatie van de overheid in Sabena" (nr. 565)

Mme Colette Burgeon (PS) : Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, l'Etat détient encore 50,5% du capital de la Sabena, Swissair détenant le solde.

A la fin de l'année 2000, Swissair devrait en principe détenir 67,7% du capital de la compagnie belge.

Il resterait donc à l'Etat quelque 30% du capital de la Sabena. Or, il me revient que le gouvernement a évoqué la possibilité d'opter pour un désengagement total et qu'une décision en ce sens pourrait être prise avant la fin de cette année.

Un tel choix permettrait la prise de contrôle totale de la Sabena par Swissair, à condition, bien sûr, que la société garde son statut de "compagnie européenne".

A défaut de garder une minorité de blocage pour l'Etat belge - ce qui constituerait, à mon sens, une option défendable -, le ministre peut-il préciser la nature des mesures qu'il prendra pour préserver les intérêts de l'Etat belge, de facto privé d'un opérateur national ?

M. Daems, ministre : Monsieur le président, chers collègues, j'ai effectivement constaté que la participation de l'Etat belge dans le capital de la Sabena allait passer de 50,4% à 32,5%, l'Etat devenant ainsi minoritaire. Cette situation est la conséquence de l'accord signé en 1995 entre l'Etat et la SR Group. Il ne s'agit donc pas de Swissair. En effet, on fait souvent une confusion entre la Swissair qui est une compagnie aérienne appartenant à la SR Group, qui n'est ni plus ni moins qu'un holding.

Toujours est-il que la participation de la SR Group atteindra 67,5%.

Etant donné la situation, j'ai estimé utile de contacter les actionnaires suisses de la SR Group afin d'entamer une discussion en vue d'assurer l'image de marque de la Sabena et de veiller à l'emploi et à l'activité économique en Belgique. Il faut savoir que cela risque de ne pas être le cas si on se contente d'appliquer l'accord de 1995.

A cette fin, j'ai demandé à la Société fédérale de participation, qui gère les parts de la Sabena soit directement, soit par le biais de la SFI, ou encore par le biais de SFIFIN, de constituer un groupe chargé de m'informer des décisions à prendre et de discuter avec les partenaires de la SR Group. J'ai donc pris les mesures nécessaires pour que la SFP désigne un consultant stratégique et un banquier d'investissement. C'est là une démarche logique car chacun sait que les Suisses ne sont pas des enfants de chœur en affaires.

Cela dit, nous sommes actuellement en discussion afin d'examiner comment il nous sera possible d'atteindre les objectifs que je me suis fixés.

Joue également un rôle dans ce dossier, la formation de AMC, Airline Management Company, qui a été inscrite sous une autre forme dans l'accord de 1995.

Vous demandez si cela prendra fin avant la fin de l'année. Non, j'ai déjà annoncé que je prendrai le temps qu'il faut.

Daems

Si j'ai annoncé il y a quelque temps déjà que j'espérais voir clair vers la fin de l'année dans les différents dossiers de participation de l'Etat comme celui de la Sabena, il s'avère toutefois pour plusieurs de ces dossiers, comme Sabena ou Belgacom par exemple, qu'il n'est pas possible de conclure un accord quelconque avant la fin de l'année, car je veux les traiter avec le plus grand professionnalisme possible.

En d'autres termes, pour Sabena, nous aboutirons probablement dans les mois à venir. Je ne veux pas fixer de date précise. Il est en effet déjà arrivé que la presse annonce, par exemple, que le ministre ferait une déclaration au sujet de Belgacom le 15 décembre, alors que je ne me souviens pas avoir précisé quoi que ce soit. Je le répète, je ne veux plus fixer de dates quand je suis en train de préparer un dossier avec des collègues partenaires dont je dépends.

Dans les premiers mois de l'année prochaine, je verrai sans doute plus clair. Je présenterai alors le dossier au gouvernement et, comme je l'ai toujours promis, je tiendrai la commission informée des progrès de ce dossier. Ceci vaut aussi pour La Poste. Vous le savez, j'ai déjà informé votre commission à huis clos de l'état du dossier. Aujourd'hui a été approuvée la loi-programme permettant la conversion en société anonyme.

En ce qui concerne Belgacom, SBC est un nouveau partenaire qui s'est présenté fin octobre et, grâce à quelques données parues dans la presse, beaucoup de nouveaux éléments nous parviennent. Je puis vous dire que les choses vont bouger dans les prochains mois. Je travaillerai d'ailleurs en concertation avec John Goossens. Je sais que certaines gazettes prétendent que M. Goossens et moi-même ne sommes pas de très bons amis. Bien au contraire, nous nous tutoyons et nous nous appelons par nos prénoms, ce qui est tout à fait logique. Il en va de même avec le partenaire américain/danois/singapourien ADSB.

Je veux prendre mon temps, sans exagérer bien entendu. Je vais préparer ce dossier de façon professionnelle. Cela prendra plus de temps que je l'aurais pensé, c'est vrai. Mais mieux vaut prendre un ou deux mois de plus pour être sûr que la solution est bonne qu'agir avec précipitation car vous savez que la précipitation est mauvaise conseillère.

- *Président* : **M. Jacques Chabot**

Mme **Colette Burgeon** (PS) : Monsieur le président, je remercie le ministre pour la réponse qu'il a bien voulu me donner.

Je crains cependant que le jour où le groupe SR aura les mains libres, il soit procédé à des délocalisations du personnel. C'est ce qui me fait peur. Vous savez que des tentatives en ce sens ont déjà eu lieu.

Par ailleurs, je pense que comme cela a été fait pour La Poste, on pourrait aussi tenir une discussion sérieuse dans ce cadre-ci, au moment où vous serez prêt à le faire. Dès que vous serez en possession de renseignements plus complets, j'aimerais que nous soyons tenus au courant parce que ce dossier est aussi très important.

D'une entreprise à l'autre, on risque de tout perdre. Nous restons très attentifs à ce problème.

M. Rik Daems, ministre : Monsieur le président, je voudrais ajouter un élément supplémentaire.

D'un point de vue tactique, il est beaucoup plus aisé de négocier quand on dispose encore de 50,4% plutôt que d'attendre de ne plus avoir que 32,5%, bien que l'évolution soit automatique.

Le **président** : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Regeling van de werkzaamheden**Ordre des travaux**

De mondelinge vraag nr. 511 van de heer Jo Vandeurzen wordt naar een latere datum verschoven.

Mondelinge vraag van de heer Marcel Hendrickx aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de plannen voor het optrekken van gebouwen en de uitbreiding van de gerechtelijke diensten te Turnhout" (nr. 503)

Question orale de M. Marcel Hendrickx au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les plans d'érection de bâtiments et d'extension des services judiciaires à Turnhout" (n° 503)

De heer **Marcel Hendrickx** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vooraleer mijn vraag te stellen, wil ik Regie der Gebouwen danken voor de inspanningen die ze heeft geleverd inzake de restauratie van het kasteel van de hertogen van Brabant. Deze restauratie heeft enorm bijgedragen tot de verfraaiing van het centrum van Turnhout.

Het is echter niet allemaal goed nieuws. Het gebouw "Academia" aan de Warandestraat staat reeds meer dan 10 jaar te verkrotten. In 1989 werd het gebouw hals over kop ontruimd voor dringende afbraak- en nieuwbouwwerken. Voor de handelaars was de ontruiming een familiaal drama. Tien jaar later staat het gebouw echter nog steeds te verkrotten. Dat het archief er werd ondergebracht, doet me de wenkbrauwen fronsen.

Marcel Hendrickx

Mijnheer de minister, uw voorganger deed de belofte deze problematiek te behartigen. Er werden architecten aangewezen. Er werden ontwerpen gemaakt. Naar verluidt werden zelfs financiële middelen vrijgemaakt. Ik stel echter vast dat de ellende blijft duren. Dit verkrotte pand steekt schril af tegen de gerestaureerde gebouwen in de omgeving.

Mijnheer de voorzitter, ik wens wat dieper in te gaan op het justitiehuis.

Naar verluidt is het departement van Justitie klaar met het dossier maar moet het departement van minister Daems nog een huurcontract afsluiten.

Mijnheer de minister, wat gaat er met de "Academia" gebeuren? Wanneer wordt de nieuwbouw gerealiseerd? Welke bestemming zal het gebouw krijgen?

Heeft de regering voor deze werken reeds financiële middelen vrijgemaakt? Hoe groot is het bedrag en op welke begrotingspost is het ingeschreven?

Ten slotte, komt er een justitiehuis in Turnhout? Zo ja, wanneer?

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, de ontwerpen inzake het Academiagebouw zijn goedgekeurd. De aanbesteding van de ruwbouw zal in het tweede trimester van 2000 plaatsvinden.

Het budget van de Regie is behoorlijk afgeslankt. Als mijn departement de volgende jaren over voldoende financiële ruimte beschikt, zal het dossier van de ruwbouw voor een bedrag van 215 miljoen frank in het eerste semester van 2001 worden vastgelegd. In het tweede semester van 2001 kan het bedrag van 40 miljoen frank voor de technieken worden vastgelegd. De 18 miljoen frank voor de mobiele rekken nodig voor het archief kunnen in het eerste semester van 2002 worden vastgelegd. Het totale prijskaartje van de Academia schommelt rond de 270 miljoen frank.

Op 10 juni 1999 heeft de Ministerraad toestemming gegeven voor de inhuring van een gebouw voor de huisvesting van het justitiehuis te Turnhout. Op 19 oktober heb ik het huurcontract getekend. Het is een klassiek 3-6-9-huurcontract. Het gebouw is gelegen aan De Merodelei 29. We zoeken naar een definitieve vestigingsplaats. Om de markt van de woningbureaus niet te verstoren zal ik niet ingaan op de alternatieven.

De heer **Marcel Hendrickx** (CVP) : Mijnheer de minister, ik hoop dat uw budget toereikend zal zijn. Indien dit niet het geval mocht zijn, vraag ik om deze kwestie prioriteit te verlenen.

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

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bevordering van LPG-brandstof in het raam van de strijd tegen de luchtverontreiniging" (nr. 549)

Question orale de Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la promotion du carburant LPG dans le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique" (n° 549)

Mevrouw **Simonne Creyf** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, tijdens de vergadering van 10 december 1998 heeft het parlement een voorstel van resolutie over LPG-brandstof goedgekeurd. Ik wil hier een tweetal overwegingen in herinnering brengen.

Wij gingen ervan uit dat de milieuverontreiniging op alle fronten dient bestreden door het terugdringen van de behoefte aan mobiliteit, door de bevordering van het openbaar vervoer, de vernieuwing van het wagenpark, de nieuwe samenstelling van de traditionele brandstoffen, een gunstiger belastingregeling om milieuvriendelijke initiatieven te stimuleren en het promoten van alternatieve brandstoffen. Dit was een overweging vanuit het oogpunt milieuverontreiniging.

Er werd toen ook verwezen naar het EU-programma "Auto-oil", richtlijn 94.12, met het oog op het halen van de door de WHO vastgestelde kwaliteitsnormen.

Het gebruik van LPG werd in dit programma aanbevolen, gezien de aanzienlijke voordelen op het vlak van de uitstoot van verontreinigende stoffen. LPG bevat immers geen lood, geen additieven en nagenoeg geen zwavel.

Ik zou ook even willen verwijzen naar een rapport van de Vlaamse milieumaatschappij aangevraagd door Vlaams minister Vera Dua, waaruit blijkt dat de luchtverontreiniging in Vlaanderen nog toeneemt. De verontreiniging als gevolg van industriële activiteit is eerder aan het dalen, maar zeker inzake CO₂-uitstoot is het verkeer de grote boosdoener.

Onlangs heeft VTB-VAB opnieuw actie gevoerd om de overheid en de gebruiker bewust te maken van de economische en ecologische voordelen van LPG.

Deze ecologische voordelen werden vooral tegenover de nadelen van diesel geplaatst. VTB-VAB schoof een aantal vragen naar voren die we ook terugvinden in de resolutie van december 1998. Het ging onder meer over de afschaffing van de aanvullende verkeersbelasting voor LPG. Verder wou men een einde maken aan het toegangsverbod in overdekte parkeerruimten voor voertuigen met LPG-installatie.

Simonne Creyf

Hierbij geeft men toe dat in het verleden weliswaar een veiligheidsprobleem rees omdat het vaak ging om zelf in elkaar geknutselde installaties, terwijl het risico tegenwoordig lager wordt ingeschat dan bij een benzinetank.

Dit is onder andere te wijten aan de stevigheid van de tank aan de begrenzing van de totale hoeveelheid gas waarmee de tank kan worden gevuld en aan de automatische onderbreking van de gastoevoer bij gebrekkige verbranding.

Tot besluit kan worden gezegd dat LPG-voertuigen en LPG-installaties tegenwoordig zeer veilig zijn, zowel in normale als uitzonderlijke thermische omstandigheden en zelfs in geval van aanrijding of van brand.

Mevrouw de minister, na deze lange inleiding kom ik tot mijn volgende vragen. Wat is het standpunt van de regering terzake ? Deelt de regering de mening van VTB-VAB ? Wil de regering werk maken van de uitvoering van de resolutie die door het parlement werd goedgekeurd ?

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de resolutie die door de Kamer werd goedgekeurd geeft een overzicht van heel wat concrete maatregelen en heeft het voordeel door een grote meerderheid te zijn aanvaard, wat een belangrijke stimulans is om hiervan werk te maken.

Zoals terecht werd beklemtoond vereist deze materie een multidisciplinaire aanpak, waarbij op institutioneel vlak zowel de Gewesten, de federale Staat als Europa zijn betrokken. In dat verband heb ik trouwens reeds contact opgenomen met de Gewesten en met Europa.

Uit de informatie waarover ik beschik situeert de verboden toegang tot overdekte parkeerruimten zich vooral op het niveau van de gewestelijke reglementering. Het algemeen reglement op de arbeidsbescherming, dat behoort tot de bevoegdheid van de minister van Werkgelegenheid, houdt een bepaling in op dat vlak.

Vroeger dienden deze beperkingen vooral om ongevallen met LPG-voertuigen te vermijden. Deze ongevallen waren bijna steeds te wijten aan brandstoflekken of aan een gebrekkige installatie van het systeem.

Inzake het gedeelte van deze materie dat behoort tot mijn bevoegdheid zullen de genomen stappen snel tot resultaten leiden. Momenteel werk ik aan een project omtrent de reglementering van LPG-installaties in voertuigen. Tijdens de vorige legislatuur stelde mijn collega Jean-Pierre Viseur een tekst op in dat verband. Nu komt het erop aan de werkzaamheden omtrent de reglementering zo snel mogelijk te besluiten.

Een wijziging van deze reglementering is momenteel in voorbereiding. Zo zal onder meer worden voorzien in een automatisch stoppen van het vullen van de tank zodra een bepaald peil wordt bereikt, om alzo lekken te vermijden.

De reglementering zal eveneens de erkenningsvoorwaarden bepalen om LPG-installaties te plaatsen. De ervaring leerde ons immers dat bij gebrek aan reglementering, sommigen ten onrechte beweerden aan alle vereisten te voldoen om dergelijke installaties te plaatsen.

Zodra de reglementering is uitgewerkt, zal ik contact opnemen met de minister van Werkgelegenheid en met de minister die voor deze materie bevoegd is op gewestelijk vlak, om te onderzoeken of de beperkingen kunnen worden herzien, met name wat betreft het betreden van parkeerruimten. Op basis daarvan zal de minister van Financiën oordelen of zulks al dan niet bijkomende verkeersbelastingen vergt.

U merkt dat dit dossier uit verschillende luiken bestaat en dat op verschillende niveaus stappen moeten worden gezet, alvorens het gebruik van LPG-installaties die veel minder schadelijk zijn voor het leefmilieu, daarvan is wellicht iedereen overtuigd - ten volle kan worden gestimuleerd.

Op die manier hoop ik redelijk snel in staat te zijn om de obstakels uit de weg te ruimen. De beperkingen zijn immers ongefundeerd bij recente installaties. Door de obstakels weg te nemen, hoop ik het gebruik van deze brandstof te bevorderen.

Mevrouw **Simonne Creyf (CVP) :** Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Ik kan haar redenering volgen. Ze wenst eerst garanties over de veiligheid. Ondertussen hebben een aantal onderzoeken en testen uitgewezen dat de veiligheid inderdaad fel is vooruit gegaan en dat de veiligheid van de installaties sterk is verbeterd. Ik kan erin komen dat ze de zekerheid vooropstelt en normen oplegt. Het mag echter niet bij bijkomende voorwaarden blijven. Eénmaal men de normen respecteert, moet men de nodige fiscale maatregelen nemen en, in overleg met de gewesten, voorzieningen treffen.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question orale de Mme Géraldine Pelzer-Salandra à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les tarifs appliqués dans les parkings des gares SNCB" (n° 574)

président

Mondelinge vraag van mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de in de parkings van de NMBS-stations gebruikelijke tarieven" (nr. 574)

Mme **Géraldine Pelzer-Salandra** (AGALEV-ECOLO) : Monsieur le président, madame la ministre, dans le cadre des mesures positives que vous avez prises pour inciter l'utilisation du train, j'ai été heureuse d'apprendre que, notamment, des mesures tarifaires étaient applicables aux jeunes enfants.

D'autres mesures pourraient être prises pour inciter les gens à prendre le train plutôt que leur voiture. Une de ces mesures pourrait concerner les prix pratiqués dans les parkings qui se trouvent aux alentours des gares.

Je me suis renseignée dans une des gares que je fréquente régulièrement, celle de Verviers. Les prix m'ont étonnée : 120 francs pour une journée et 1 440 francs par mois pour les non-abonnés, 6 650 francs par an pour les abonnés. Ces sommes peuvent être considérées comme relativement raisonnables, mais, si on veut vraiment favoriser l'utilisation du train, il serait intéressant de prendre une mesure visant à les réduire.

La SNCB pratique-t-elle ces prix partout ? Que fait la SNCB de l'argent qu'elle recueille grâce aux parkings ? De quelle façon cette politique pourrait-elle être revue afin d'inciter les gens à laisser leur voiture pour prendre le train ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, chers collègues, nous en avons déjà parlé, un des stimulants à l'utilisation du train est la facilitation du parking aux alentours des gares.

Les tarifs que vous évoquez, s'ils ne sont pas nécessairement prohibitifs, sont néanmoins relativement élevés et peu encourageants pour ceux qui font l'effort de choisir le train comme alternative pour leurs déplacements quotidiens, en particulier pour se rendre à leur travail.

La plupart des parkings de la SNCB sont gratuits, mais certains sont payants. Vous avez cité celui de Verviers. Il y en a d'autres. Durant les week-ends, tous les parkings sont gratuits, sauf dans les gares de Bruxelles-Midi, Blankenberghe, Ostende et Liège-Guillemins. Mais le problème se pose différemment pendant les week-ends puisque ce sont les navetteurs que l'on souhaite inciter à prendre le train.

Le prix de ces parkings est lié à la propriété du sol. Dans certains cas, celui-ci est la propriété de la SNCB qui pratique alors un tarif commercial certes réduit mais néanmoins relativement dissuasif. Dans d'autres cas, la propriété est communale, régionale ou partagée, ce qui mène à des tarifications différentes.

Je vais procéder à un recensement des parkings des gares afin d'identifier les tarifs et les bénéficiaires. Si les tarifs sont liés uniquement au fait que la SNCB est propriétaire, et à ce titre pratique une action commerciale, je verrai comment on peut, dans le cadre du contrat de gestion, les réduire de façon à ce que, plutôt qu'une barrière, ils soient un encouragement à laisser sa voiture.

Par ailleurs, dans le cadre des politiques nouvelles et du RER, il faudra à tout prix veiller à ce que tous les éléments soient pris en compte pour que le parking soit offert, sinon gratuitement, en tout cas à des prix tout à fait attractifs afin de stimuler notamment l'utilisation des voies vers Bruxelles où la circulation est très importante.

Enfin - c'est la caractéristique de notre Etat fédéral -, il faut identifier dans quelles zones se trouvent ces parkings. En effet, ces zones font l'objet de plans urbanistiques qui ne permettent pas l'accroissement linéaire des parkings autour des gares, dans la mesure où les plans d'aménagement en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles dépendent également des prescriptions urbanistiques qui sont de la compétence des régions.

La question des parkings autour des gares doit également être traitée dans le cadre de la conférence interministérielle afin de tenter d'avoir une politique concertée, incitative et tendant à rendre leur accès gratuit de façon à rendre plus attractif le transport ferroviaire.

Je ne vous donne donc pas de réponse précise mais je vous fais part de ma position en la matière.

Actuellement, nous tentons de répertorier les lieux où les tarifs d'accès au parking sont réhibitifs où en tout cas jugés trop élevés. Nous essayons également d'intervenir auprès des responsables afin qu'ils revoient leur position. Nous estimons également qu'en matière de politique commerciale, la SNCB doit revoir sa position, notamment à l'occasion de concertations avec les régions et/ou les communes.

Mme **Géraldine Pelzer-Salandra** (AGALEV-ECOLO) : Monsieur le président, la réponse de Mme Durant me réjouit tout particulièrement. En effet, je constate que cette dernière travaille avec beaucoup d'énergie et d'enthousiasme pour tenter de résoudre ce problème.

Je rappelle que les parkings situés à proximité des gares ont un impact réel sur l'utilisation du chemin de fer.

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

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de timing van de werken aan de oostelijke tak van het HST-net tussen Brussel en Luik in het perspectief van het congestieprobleem in het algemeen en de uitbouw van het gewestelijk expresnet rond Brussel in het bijzonder" (nr. 542)

voorzitter

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'échéancier des travaux à la branche orientale du réseau TGV entre Bruxelles et Liège dans le cadre des problèmes de saturation en général et du déploiement du RER autour de Bruxelles en particulier" (n° 542)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het derde en vierde spoor tussen Brussel en Leuven is van kapitaal belang in de strijd tegen de files en in het kader van het voorstedelijk treinverkeer in de oostelijke richting dat de minister na aan het hart ligt. Het was trouwens een zeer verstandelijke en doordachte strategie van de toenmalige verkeersminister Jean-Luc Dehaene om de HST richting Luik langs Leuven te leiden om daar bij die gelegenheid een ontubbeling te kunnen doen ten einde de spoorverbinding Leuven-Brussel te verbeteren en te optimaliseren.

Normaal zullen die werken in het jaar 2002 zijn beëindigd. De werken zijn aan de gang en dat veroorzaakt heel wat problemen. Vooral voor de treinen uit Limburg is er een verlenging van het rituur. Zij moeten tussen Leuven en Brussel immers een omweg maken via Haecht. Uiteraard geldt dat niet voor de treinen vanuit Luik. We willen dat er echter wel bijnamen omdat er heel wat verbeteringen in het vooruitzicht zijn.

Kan de minister mij enkele gegevens bezorgen over de timing van de werken ?

Verlopen de werken tussen Leuven en Brussel nog steeds volgens plan en zal de vooropgestelde datum kunnen worden gerespecteerd ?

Indien er technische of financiële problemen zouden rijzen, wat altijd mogelijk is, die een invloed zouden hebben op de timing van de werken op de oostelijke tak, moet er dan prioriteit worden gegeven aan de werken tussen Brussel en Leuven en niet aan de werken tussen Leuven en Luik ? Dit is van belang voor de bereikbaarheid van Brussel in het algemeen en voor de snelle organisatie van het voorstedelijk treinverkeer tussen Leuven en Brussel. Indien dit wel het geval moest zijn, is de minister dan bereid om eventuele maatregelen te nemen die de vooropgestelde timing van de werken kunnen waarborgen ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, werken betekenen natuurlijk altijd een tijdelijke rem op het verkeer. Dit geldt in dit geval voor de lijn Brussel-Leuven, maar het zal in de komende jaren ook het geval zijn voor de lijn Ottignies-Nijvel waarvan de capaciteit wordt verhoogd tot vier sporen. Ook in Wallonië leidt dit dus tot problemen.

De werken tussen Brussel en Leuven verlopen volgens schema. Het plan wordt uitgevoerd volgens een complexe fasering omdat het treinverkeer steeds moet worden doorgelaten. Nadat de nieuwe buitensporen zijn aangelegd en in dienst zijn genomen, moeten de bedding en de binnensporen nog volledig worden vernieuwd. Bovendien moeten ze worden aangepast voor het verkeer met grote snelheid. Omdat het sporenschema bij de doortochten in Leuven en Zaventem volledig wordt omgegooid, is de fasering daar nog complexer. Bovendien zijn de werken overal in dichtbebouwde gebieden waardoor de werkomstandigheden worden bemoeilijkt. De fasering wordt in de eerste plaats bepaald door de technische imperatieven en niet door de situatie van de werken. De werken langs de E40-autoweg zijn hiermee vergeleken relatief eenvoudig op bouwkundig vlak. De werken aan het traject Brussel-Leuven verlopen onvermijdelijk aan een lager tempo.

De planning om de nieuwe HSL tussen Leuven en Luik vóór 2002 in gebruik te nemen blijft behouden. Volgens de NMBS zal de timing worden gerespecteerd. Dit is de huidige verwachting, we zullen zien wat het praktische verloop van de werken met zich brengt. De nieuwe buitensporen tussen Brussel en Leuven zullen tegen het einde van 2003 in gebruik worden genomen. De volledige viersporenlijn zal op het einde van 2005 af zijn. Deze planning moet worden gehandhaafd als men een vertraging bij de uitvoering wil voorkomen.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, het antwoord verrast mij toch een beetje. Ik had echt gehoopt op een ander antwoord waarbij de vice-eerste minister zou zeggen dat alles volgens schema verloopt, zoals men bij dergelijke vragen zou verwachten. De vice-eerste minister zegt dat het vooropgestelde schema niet wordt gehaald. Aanvankelijk was voorzien dat de oostelijke as, Brussel-Luik, tegen 2002 volledig zou zijn afgewerkt. De vice-eerste minister heeft gezegd dat het schema is aangepast en dat de werken op het stuk Leuven-Luik volgens het schema zullen zijn voltooid, namelijk tegen het einde van 2002. Het stuk Brussel-Leuven zal pas in 2003 en 2005 in gebruik kunnen worden genomen. Dit is een zeer belangrijk, nieuw gegeven en het betekent dat het stuk dat ook en vooral voor het binnenlands spoorverkeer belangrijk is, het gedeelte Brussel-Leuven, later klaar zal zijn dan het stuk Leuven-Luik, dat enkel voor de HST zal worden gebruikt. Als ik erg stout zou zijn, zou ik zeggen dat een groene minister moet meedelen dat het HST-stuk prioriteit geniet en sneller zal worden afgewerkt dan het stuk voor het binnenlands spoor. Dit is echt nieuw voor mij. In Vlaanderen leeft nog altijd de gedachte dat het gedeelte Leuven-Brussel in 2002 in gebruik zal kunnen worden genomen. Dit is dus een koude douche. Ik zal dan ook nagaan of dit echt te wijten is aan technische problemen en niet aan het schuiven met budgetten.

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

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plannen van de Vlaamse minister van Mobiliteit Steve Stevaert om De Lijn voor te bereiden voor spoorexploitatie" (nr. 552)

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans du ministre flamand de la Mobilité Steve Stevaert de préparer 'De Lijn' pour l'exploitation de lignes ferroviaires" (n° 552)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik kan niet anders dan een vraag stellen over de verklaring van minister Stevaert van 29 november. Hij geeft aan De Lijn de opdracht om zich voor te bereiden op de exploitatie van bepaalde spoorlijnen van de NMBS. Ik kan erin komen dat De Lijn zich voorbereid en expertise opdoet voor de toekomst. In het kader van de Europese liberalisering zal er misschien een moment komen dat De Lijn deze exploitatie kan doen.

Mevrouw de minister, minister Stevaert heeft het echter nogal vrij cru geformuleerd en ik heb daar enkele vragen over. De uitspraak van minister Stevaert is uiteraard niet zonder gevolgen voor de NMBS, een maatschappij waarover u de voogdij uitoefent.

Heeft minister Stevaert dit beleidsvoornemen voorgelegd aan de Interministeriële conferentie verkeer en infrastructuur, waarover u daarstraks nog de loftrumpet hebt gestoken ? Zo ja, wat was uw reactie ?

Mevrouw de minister, wat is uw standpunt als federale minister bevoegd voor de NMBS op deze nieuwe stap van uw Vlaamse collega ? We hebben hier al eens een discussie over regionale beheerscontracten gehad. U hebt toen geantwoord dat dit volgens de huidige wetgeving niet kan. Wat denkt u nu van de regionale spoorexploitatie door De Lijn ?

Vindt u dat een wederzijdse vertegenwoordiging van de NMBS en De Lijn in elkaars raden van bestuur aangewezen is indien deze maatschappijen elkaars concurrenten worden in de plaats van complementen ? Eigenlijk heeft minister Stevaert aan de heer Van Wezemaal, directeur-generaal van De Lijn en beheerder van de NMBS, gevraagd om eventueel allianties aan te gaan met concurrenten van de NMBS. minister Stevaert vindt dat De Lijn zich maar moet inkopen in buitenlandse

spoormaatschappijen. De heer Martens, topfiguur van de NMBS en beheerder bij De Lijn, komt daardoor natuurlijk in een moeilijke positie wanneer hij zich als beheerder van De Lijn moet inkopen in een buitenlandse spoormaatschappij.

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, chers collègues, en ce qui concerne cette question des exploitations communes de De Lijn et de la SNCB, je voudrais tout d'abord dire que le ministre Stevaert n'a, à ce jour, mis aucun point à l'agenda, ni même évoqué cette question en conférence interministérielle pour la mobilité.

Er zijn absoluut geen officiële contacten tussen het Vlaams ministerie van Verkeer, de NMBS en De Lijn over het betrekken van De Lijn bij de exploitatie van de spoorwegen. Er staan terzake ook geen punten aan de agenda van de ICVI. Volgens de huidige wetgeving die de Europese regelgeving vertaalt, kan een gewestelijke vervoermaatschappij niet worden erkend als spoorwegonderneming. De erkenning is een conditio sine qua non voor de beschreven exploitatie. De federale overheid heeft de exclusieve bevoegdheid over de NMBS. Tot daar het wettelijke standpunt.

Tot nog toe blijft het spoor een federale bevoegdheid. In deze context is goed overleg uiteraard wel noodzakelijk. Het lijkt mij echter niet noodzakelijk om nieuwe operatoren voor personenvervoer op het spoorwernet toe te laten.

Wat de samenwerking tussen de NMBS en De Lijn betreft, heb ik de NMBS reeds gevraagd om meer rekening te houden met de regionale vervoermaatschappijen. Dat is in het belang van de gebruiker die de totale vervoerketen evalueert en niet de onderdelen ervan. Ook op het vlak van gezamenlijke informatieverstrekking, het op elkaar afstemmen van dienstregelingen en afspraken in verband met aansluitingen, is meer samenwerking mogelijk. Dit dient trouwens met alle regionale vervoermaatschappijen te gebeuren, ook met die in Brussel en Wallonië.

In de ICVI is de discussie over een betere samenwerking al begonnen. De federale overheid heeft geen bevoegdheden inzake de regionale beheerscontracten. De beheerscontracten zijn overeenkomsten tussen een overheid en een autonome onderneming die onder haar bevoegdheid valt.

Tot slot is het duidelijk dat de NMBS en De Lijn niet de opdracht hebben elkaar te beconcurreren. De twee maatschappijen zijn bedoeld om elkaar aan te vullen. De raad van bestuur van de NMBS is zoals in elk bedrijf samengesteld afhankelijk van de aandeelhouders. In het geval van de NMBS is de federale overheid de aandeelhouder.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mevrouw de minister, ik dank u voor het duidelijke antwoord. U bent het op geen enkel punt eens met de visie van de heer Stevaert inzake een mogelijke spoorexploitatie door De Lijn. De federale regering heeft zich hierover uitgesproken en ik hoop dat dit standpunt op het eerstvolgende interministerieel comité aan de heer Stevaert zal worden voorgelegd. Dan weet hij meteen dat de federale regering hierover anders denkt.

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

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de analogie tussen (boven) gemeentelijke overeenkomsten met De Post enerzijds en met de NMBS anderzijds - juridische discussie omtrent de mogelijkheid van zulke overeenkomsten binnen de huidige context van de bestaande wet betreffende sommige overheidsbedrijven" (nr. 553)

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'analogie entre des contrats (supra)communaux avec La Poste, d'une part, et avec la SNCB, d'autre part - discussion juridique sur la possibilité de telles conventions dans le contexte actuel de la loi sur certaines entreprises publiques autonomes" (n° 553)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik zou enkele vragen willen stellen over de mogelijkheid om regionale of lokale beheerscontracten af te sluiten tussen groepen van gemeenten, provincies, gewesten en de federale NMBS.

Mevrouw de minister, ik heb deze vraag enkele weken geleden gesteld. U hebt duidelijk geantwoord dat dit volgens de huidige wetgeving niet kon. Ik heb toen bij wijze van voorbeeld gezegd dat dit bij De Post wel gebeurde. Bij mijn weten is die instelling onderworpen aan dezelfde wetgeving van 1991 op de overheidsbedrijven.

Om duidelijkheid te krijgen, heb ik aan de heer Van Eetvelt gevraagd om bij minister Daems te informeren of De Post regionale of lokale beheerscontracten kan afsluiten. Minister Daems heeft zeer positief gereageerd. Hij zag geen enkel juridisch probleem. Hij maakte zelfs een onderscheid tussen publieke en universele dienstverlening, waarbij de eerste ruimer is dan de tweede. De publieke dienstverlening kan ook gebeuren op basis van

een vrije overeenkomst tussen het overheidsbedrijf en een andere overheidsinstantie dan de federale regering. Minister Daems was enthousiast en zei dat dit meer moest gebeuren. Hij staat er volledig achter en ziet geen enkel juridisch probleem.

Mevrouw de minister, wie heeft nu gelijk ? Hoe kunt u volhouden dat wetsbepalingen het onmogelijk zouden maken voor gemeenten of groepen van gemeenten om een overeenkomst te sluiten met het ene overheidsbedrijf, terwijl dezelfde bepalingen het wel mogelijk zouden maken met een ander overheidsbedrijf ? Met De Post kan het wel en met de NMBS niet. Hoe kunt u uw stelling volhouden ?

Indien u dan toch krampachtig vasthoudt aan uw interpretatie, zult u zich waarschijnlijk verzetten tegen het opnemen van een uitdrukkelijke bepaling bij de volgende herziening van de wet inzake de overheidsbedrijven. Of gaat u bij de herziening toch de mogelijkheid inschrijven om lokale of regionale beheersovereenkomsten af te sluiten ? Ik stel u deze vragen naar aanleiding van de zeer enthousiaste reactie van minister Daems. Wat is nu in feite de juiste interpretatie van de wet van 1991 ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Ansoms, ik heb het antwoord van minister Daems op een vraag van uw partijgenoot gehoord. De Post is niet de NMBS. De Post zal veranderen wanneer de programmawet is goedgekeurd. U weet dat er zich daar grotere veranderingen zullen voordoen. De NMBS blijft tot vandaag een onderneming waarvan de Staat voor 99% aandeelhouder is. Wat mij betreft, is uw voorstel niet mogelijk. We zullen natuurlijk een debat voeren over de wet van 21 maart 1991.

En son temps, je suppose que ce débat suscitera des questions, des amendements et une discussion approfondie. En ce qui me concerne, il n'existe pas de contrat de gestion possible aujourd'hui. Comme je l'ai dit, ce contrat n'est pas l'unique forme de collaboration à instituer entre les niveaux régionaux et le niveau fédéral. Je pense qu'une série d'outils ont été jusqu'ici insuffisamment développés en termes de collaboration. J'en resterai là dans ma réponse, le débat sera ouvert au moment de la révision de la loi de 1991, en l'occurrence d'ici le début de l'année 2000.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, de vraag van collega Van Eetvelt is natuurlijk gesteld voordat over de programmawet is gestemd.

Mevrouw de minister, deze wet is nog altijd niet goedgekeurd, dus heeft de huidige De Post dezelfde wettelijke basis als de NMBS, meer bepaald de wet van 1991. Wat in de NMBS niet kan, moet dus ook in De Post niet kunnen. Op dat vlak blijft de dubbelzinnigheid bestaan en

Jos Ansoms

spreekt deze regering twee talen : enerzijds, de taal van minister Daems en anderzijds, uw taal die ermee in tegenstrijd is. Ik bedoel daarmee niet Frans en Nederlands. U spreekt trouwens heel veel Nederlands en wij zijn u daarvoor dankbaar.

Mevrouw de minister, vindt u persoonlijk dat het mogelijk moet zijn om, eens die wet is goedgekeurd, lokale of regionale beheerscontracten te sluiten, ook met de NMBS ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer Ansoms, ik wil even herinneren aan hetgeen ik heb geantwoord op uw eerste vraag over hetzelfde thema. Voor de Spoorwegen is de situatie enigszins anders dan voor De Post. De subsidiëring van de activiteiten van de openbare dienst op het vlak van de Spoorwegen vormt het voorwerp van de bepalingen van de EEG-verordening 1191/69 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare diensten verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg of over de binnenwateren. De federale Staat is bevoegd voor de Spoorwegen en moet conform de EEG-verordening handelen.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mevrouw de minister, hebt u het nummer van de verordening ?

Minister **Isabelle Durant** : Het is het nummer 1191/69.

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

L'incident est clos.

Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS en de festiviteiten naar aanleiding van het prinselijk huwelijk van 4 december 1999" (nr. 169)

Interpellation de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la SNCB et les festivités à l'occasion du mariage princier du 4 décembre 1999" (n° 169)

De heer **Francis Van den Eynde** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het geklungel en geblunder van de NMBS vormen als het ware het Leitmotiv van de werkzaamheden in deze commissie. Het geklungel en geblunder van de NMBS naar aanleiding van het huwelijk van 4 december zijn dermate groot dat ik daarbij toch even moet stilstaan.

Het verhaal is door iedereen gekend. Er worden door de NMBS, naar analogie van wat op Kerstdag zal gebeuren, naar aanleiding van het sprookjeshuwelijk op 4 december gratis treinbiljetten naar Brussel of naar gelijk welke

bestemming in België uitgereikt. Vanzelfsprekend maakt de bevolking hiervan gebruik. We betalen in dit land tenslotte al meer dan genoeg belastingen. De NMBS kost de burger voldoende om er ten minste één keer gebruik van te maken "aux frais de la princesse". De meeste gratis biljetten gingen echter niet naar Brussel. Als ik mij niet vergis kreeg Oostende, de koningin der badsteden, die dag 70 000 reizigers en stonden ook de Ardennen bovenaan op de hitlijst. Op 24 november stelt men plots vast dat dit initiatief te veel succes heeft en wordt alles afgesloten. Wie na 24 november besliste om op 4 december op reis te gaan, kon op zijn kin kloppen. Op 27 november beslist men dan plots dat al de mensen die geen biljet voor Brussel maar wel voor een andere bestemming hebben, merkwaardig genoeg was dat de meerderheid, van die biljetten gebruik konden maken in de periode tussen 9 januari 2000 en einde februari van hetzelfde jaar. Dat is vrij merkwaardig omdat hieruit blijkt dat men niet alleen het te grote succes van dat initiatief te lijf moest gaan door een blokkering van de biljetten, maar ook dat men moest overgaan tot een spreidingsplan. Dit heeft natuurlijk tot gevolg dat de medeburger die om de ene of andere reden geen gratis biljet had bemachtigd, bedrogen uitviel.

Had hij dit wel gedaan, dan had hij in die periode van zes weken wel gebruik kunnen maken van dit genereus initiatief van de NMBS. Neemt u mij niet kwalijk, maar als sommige van onze medeburgers beweren dat ze zich gediscrimineerd voelen, kan ik hen geen ongelijk geven.

Mevrouw de minister, ik vraag mij af van waar dat initiatief komt. Dat de NMBS blundert, weten we allemaal, dat is al voldoende ter sprake gekomen en dat zal helaas morgen nog wel gebeuren. Men kan zich echter moeilijk inbeelden dat mensen, die nog maar een greintje verantwoordelijkheidsgevoel hebben voor het bedrijf waarvan ze de leiding hebben, zo een gek - een ander woord kan ik er niet voor vinden - initiatief nemen met dergelijke gevolgen.

Mevrouw de minister, is heel die operatie misschien uitgevoerd in opdracht of op suggestie van de regering ? Of, is die suggestie van een trapje hoger gekomen ? Dat is ook mogelijk. Deze zaak heeft een wrange nasmaak en is zeker niet van aard om als een ernstige promotie van het openbaar vervoer en in het bijzonder van de spoorwegen te worden beschouwd. U zult nochtans de eerste zijn om te beamen dat ons land daaraan nood heeft.

Ik herhaal mijn concrete vragen. Wie nam het initiatief ? Welke kosten heeft deze operatie veroorzaakt ? Welke bijkomende schade heeft ze aangebracht aan de reputatie van onze spoorwegen, die overigens al niet zo goed is ? Ik neem aan dat deze laatste vraag onbeantwoord zal blijven.

Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, deze operatie was slecht voorbereid en de afgevaardigde bestuurder heeft in verband met dit evenement tegenstrijdige verklaringen afgelegd. Ik betreur dit.

De reizigers hebben zich evenwel naar Brussel en naar andere bestemmingen verplaatst en sommigen zullen hun treinkaartje op een ander ogenblik gebruiken. Voor mij is het belangrijk dat zich op 4 noch op 3 december problemen voordeden. Vrijdag 3 december was een normale werkdag en het verheugt mij dat ook die dag zonder treinstakingen of incidenten is verlopen.

Dit initiatief kende een groot succes. Indien zoveel mensen om een dergelijk treinkaartje vragen, is het misschien opportuun om nieuwe treintarieven in overweging te nemen. Vermits de burger toont dat hij vertrouwen heeft in de NMBS is het ogenblik misschien gekomen om op zijn verwachtingen in te gaan.

Dat betekent dat de bevolking hoge verwachtingen heeft. Een volgende operatie moet absoluut beter worden voorbereid en contradicties in de verklaringen van de top van de NMBS zijn in de toekomst uit ten boze.

Voorts gaat het niet om een suggestie van de regering noch van een of andere persoon of instantie die boven de regering staat - al zou ik niet weten wie - maar om een initiatief van de NMBS. Het achterliggend idee was goed, maar de voorbereiding liep verkeerd uit. Immers, aan het gratis uitdelen van treinkaartjes moeten een plan en een degelijke voorbereiding voorafgaan. Een dergelijke organisatie mag zeker niet worden geïmproviseerd zoals nu het geval was.

De heer **Francis Van den Eynde** (Vlaams Blok): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Op één punt ben ik het met haar eens, met name dat zij minstens evenveel - zoniet meer - belang hecht aan het feit dat de reizigers die op 3 december via de trein naar hun werk moesten, evengoed en zelfs beter werden bediend dan de treinreizigers van 4 december. Mensen die naar hun werk sporen, hebben immers vanzelfsprekend prioriteit.

Mevrouw de minister, u noemde deze operatie een gelukkig initiatief. Op dat vlak verschillen wij wel enigszins van mening. Volgens mij kwam de hele zaak nogal komisch over: eerst zouden gratis treinkaartjes ter beschikking worden gesteld voor iedereen, maar op 24 november werd de uitdeling plots gestopt om op 27 november opnieuw aan te kondigen dat de spoorbiljetten nadien ook konden worden gebruikt.

In een artikel uit het christen-democratisch dagblad Het Volk van 6 december over het station van Gent staat: "Kalme zaterdag op Sint-Pietersstation". Dit betekent dat op 4 december de zaken zeker niet uit de hand liepen.

Integendeel, alles bleef rustig. In de krant las ik trouwens ook dat verhoudingsgewijs minder volk aanwezig was op het prinselijk huwelijk dan op een succesvolle voetbalwedstrijd. Dertigduizend aanwezigen is immers niet om over naar huis te schrijven. Welnu, zelfs op dat vlak is de operatie niet geslaagd.

Het meest ergerlijke is toch dat veel mensen geen treinkaartje gingen halen omdat zij in geen geval op 4 december wilden sporen; zij blijven thans verstoken van een treinreis tussen 9 januari en 29 februari 2000, terwijl anderen wel tot tien treinkaartjes gingen halen - de identiteit werd toch niet gecontroleerd - en bijgevolg tien treinreisjes zullen kunnen maken tijdens voornoemde periode.

Is dat geen pover resultaat voor een operatie die met zoveel poeha werd aangekondigd.

Dat is de reden, mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, waarom ik een motie heb ingediend, ertoe strekkend de regering te verzoeken ervoor te zorgen dat dit in de toekomst niet meer zou gebeuren.

M. Jean Depreter (PS): Monsieur le président, je tenais à vous prévenir que puisqu'une motion de recommandation a été déposée, nous déposons un ordre du jour pur et simple.

Le **président**: En conclusion de cette discussion, des motions ont été déposées.

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Francis Van den Eynde

et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, invite celle-ci à veiller à ce que la SNCB ne prenne pas d'initiatives hâtives et mal préparées à l'égard de la clientèle des chemins de fer et à ne prendre elle-même aucune initiative en ce sens."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde

en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, verzoekt deze laatste er voortaan zorg voor te dragen dat de NMBS geen overhaaste en onzorgvuldig voorbereide initiatieven zou treffen ten overstaan van het cliënteel van de spoorwegen en zelf ook geen enkel initiatief in die zin te nemen."

président

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jean Depreter, Jacques Chabot, Olivier Chastel, Michel Wauthier, Hubert Philtjens et Bart Somers et Mme Géraldine Pelzer-Salandra.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jean Depreter, Jacques Chabot, Olivier Chastel, Michel Wauthier, Hubert Philtjens en Bart Somers en mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Ordre des travaux

Regeling van de werkzaamheden

La question orale n° 507 de M. Hubert Brouns est reportée à une date ultérieure.

- Voorzitter : de heer **Francis Van den Eynde**

Mondelinge vraag van de heer Jan Peeters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aansluiting van de IJzeren Rijn op de tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven via een nieuw te bouwen tracé Ranst-Grobbendonk langs de snelweg E313" (nr. 554)

Question orale de M. Jan Peeters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le raccordement au Rhin de fer du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers par le biais d'un nouveau tracé Ranst-Grobbendonk le long de la E313" (n° 554)

De heer **Jan Peeters** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb vorige week deze vraag reeds gesteld, maar ik wil erop terugkomen. Ik heb het niet over de IJzeren Rijn - daarover hebben wij eerder in de commissie reeds gediscussieerd - noch over de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven, maar wel over het verbindingsstuk tussen beide projecten, met name een eventueel nieuw te bouwen spoorwegtracé tussen Ranst en Grobbendonk om de tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen te verbinden met de IJzeren Rijn oostwaarts.

Reeds vroeger zijn er herhaaldelijk plannen opgedoken en werden er discussies gevoerd omtrent het eventueel nieuw te bouwen tracé Ranst-Grobbendonk. Op dit moment is dit item in de provincie Antwerpen opnieuw actueel. Het provinciebestuur van Antwerpen houdt consultaties over het ontwerp ruimtelijk structuurplan voor de provincie Antwerpen. De bestendige deputatie van de provincie Antwerpen stippelt in het structuurplan een

tracé uit waar, naast de E313 tussen Ranst en Grobbendonk, een nieuw spoortracé zou dienen te worden aangelegd. De bestendige deputatie, bij monde van deputé Helsen, heeft zelfs gezegd dat dit stuk niet alleen dient om het vrachtvervoer tussen IJzeren Rijn en Antwerpse haven te linken, maar dat ook reizigersvervoer in het vooruitzicht wordt gesteld.

Het voorbije jaar was er bij de betrokken gemeenten heel wat discussie omtrent dit nieuwe tracé. Het nieuwe tracé voorziet in heel wat grondinnames en onteigeningen, zowel in de gemeenten Ranst, Viersel als Grobbendonk. Er was lokaal verzet van lokale gemeentebesturen en buurtbewoners tegen die onteigeningen en grondinnames.

Mevrouw de minister, ziehier mijn vragen. Ten eerste, is de NMBS als maatschappij vragende partij voor deze nieuwe spoorlijn ? Heeft de NMBS bij het provinciebestuur Antwerpen aangedrongen om in haar ontwerp van structuurplan dit tracé op te nemen ? Ligt de NMBS dus aan de grondslag van dit dossier ? Ik stel deze vraag omdat in het verleden de NMBS steeds de mening was toegedaan geen vragende partij te zijn. Zij heeft het stuk Ranst-Grobbendonk niet nodig omdat de NMBS van mening is dat de link tussen de Antwerpse haven en de IJzeren Rijn oostwaarts kan blijven worden verzekerd op de bestaande lijn Lier-Berchem als eerste toegang tot de Antwerpse haven. Is die houding veranderd of niet ?

Ten tweede, werd reeds een kosten-batenanalyse opgesteld voor het eventueel nieuw te bouwen tracé Ranst-Grobbendonk ? Zo ja, wat is het resultaat ervan ?

Ten derde, is een studie opgemaakt over de ecologische weerslag van dit nieuwe project, over de grondinnames en onteigeningen ? Wat is het resultaat daarvan ?

Ten vierde, bestaan er inderdaad plannen om dit tracé uit te bouwen en er ook reizigersvervoer te organiseren, zoals het provinciebestuur doet uitschijnen of is dit een kwakkel van de betrokken deputé ?

Ten vijfde, als enkele miljarden worden uitgetrokken voor een nieuw te bouwen tracé Ranst-Grobbendonk, rijst alsnog de vraag of het niet zinniger is dit geld te besteden aan het verbeteren van de bestaande spoorwegovergangen op de bestaande lijn Lier-Herentals-Meerpelt, die zwaar zullen worden belast wanneer de IJzeren Rijn realiteit wordt. Heeft de NMBS voor die verbeterde spoorwegovergangen al middelen gereserveerd of werden al technische plannen uitgewerkt ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Peeters, mijn excuses voor mijn foutief antwoord van vorige week. Ik zal u nu een correct antwoord geven.

Isabelle Durant

De NMBS blijkt geen vragende partij te zijn voor een nieuwe spoorlijn langs de E313 en heeft dus zeker niet aangedrongen voor opname in het ontwerp van provinciaal structuurplan. De NMBS blijft van mening dat er voldoende capaciteit vrijkomt op de bestaande lijn 15 om de ontsluiting in oostelijke richting te verzekeren, nadat de grootste trafieken zullen zijn afgeleid naar de tweede havenontsluiting. Mocht een verbinding tussen de tweede havenontsluiting en de IJzeren Rijn nodig zijn, dan komt een verbindingsbocht in Lier hiervoor in eerste instantie in aanmerking.

De NMBS heeft dus nog geen gedetailleerde studie voor een nieuwe lijn langs de E313 opgemaakt. Gelet op de lengte van ongeveer 15 kilometer en rekening houdend met de huidige eisen inzake ruimtelijke ordening en milieu is het duidelijk dat het hier om een miljardeninvestering gaat.

Op dit ogenblik en gezien mijn negatief antwoord zijn de bijkomende vragen in verband met effectenstudies niet relevant.

De heer **Jan Peeters** (SP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar concreet en duidelijk antwoord. Ik verheug mij ook over de inhoud ervan. Het betekent inderdaad dat er voor de provincie geen enkele noodzaak bestaat om dit tracé te reserveren. Dit zal wellicht heel wat mensen in de regio geruststellen.

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

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-gebouw in de Frankrijkstraat" (nr. 556)

Question orale de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le bâtiment de la SNCB dans la rue de France" (n° 556)

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het zogenaamde Delta-gebouw in de Frankrijkstraat is af en de NMBS wil haar centrale diensten daar samenbrengen. De gebouwen die ze nu nog huren, zouden worden opgezegd.

Dit nieuwe gebouw heeft ongeveer 730 miljoen frank gekost. De huidige hoofdzetel bevindt zich eveneens in de Frankrijkstraat, in nummer 85. Het is een ouder gebouw waarin recent nog renovaties werden uitgevoerd. Desondanks willen de NMBS-beheerders naar het

nieuwe gebouw verhuizen. Bovendien wil men op twee verdiepingen aanpassingswerken uitvoeren : valse plafonds verwijderen, vloeren opbreken, airconditioning plaatsen en ruimte inrichten om gasten te ontvangen.

Mevrouw de minister, kon men dit niet vroeger plannen ? Renovatie is niet de juiste term voor deze werken. Wanneer werd deze beslissing door de directie van de NMBS genomen ? Welke redenen zijn er om aanpassingswerken te laten uitvoeren ? Wanneer beginnen deze werken ? Tot wanneer zouden deze werken duren ? Wat is de kostprijs van de werken ? Wat is de kostprijs van de huidige renovatiewerken in nummer 85 ? Worden de aanpassingswerken aan het nieuwe gebouw gedaan door Eurostation zelf ? Of door een andere aannemer ? Welk architectenbureau werd hiervoor aangeduid ? Betreft het hier een bureau dat reeds voor Eurostation werkt of gaat het om een aanwijzing via een openbare aanbesteding ? Uit welke begrotingspost van de NMBS komen de nodige middelen om deze werken te financieren ? Gaat het om middelen die door de overheid ter beschikking worden gesteld voor de organisatie van het binnenlandse openbare vervoer ? Is dit dus een werk dat de NMBS als haar openbare taak omschrijft ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, de gebouwen van de administratieve en commerciële diensten van het autonome overheidsbedrijf NMBS vallen volgens de NMBS niet onder de toepassing van artikel 156 van de wet van 1991. Derhalve behoren de werken waarvan sprake, tot het privé-domein van het autonoom overheidsbedrijf NMBS. De NMBS laat weten dat ze inspanningen moet leveren om de kwaliteit van de gebouwen waar personeel wordt te werk gesteld te verbeteren, aangezien dit een sterk motiverende factor is. Tot daar de verklaring van de NMBS.

De aanpassingswerken aan de directiegebouwen te Brussel passen in een globaal plan van vernieuwing met het doel de directiegebouwen te concentreren op de site Brussel-Zuid. Deze externe audit werd uitgevoerd door een gespecialiseerd bureau, waarvan de resultaten in augustus 1999 werden bekendgemaakt. De aanbeveling van deze audit werd goedgekeurd door het directiecomité van de NMBS in september 1999.

Deze beslissing houdt ook in dat het gebouw Delta-Zennewater als hoofdzetel wordt aangepast en wordt uitgerust met de passende ontvangst- en vergaderzalen.

Wat de tweede vraag betreft, worden de aanpassingen van alle directiegebouwen over een periode van ongeveer vijf jaar gespreid. De aanpassingen van het gebouw Delta zijn gepland voor de eerste helft van het jaar 2000. Op de derde vraag in verband met de prijs kan ik antwoorden dat de volledige kostprijs van het globale plan voor alle directiegebouwen op de site Brussel-Zuid op 4 miljard wordt geraamd. De renovatie van het

Isabelle Durant

directiegebouw aan de Frankrijkstraat 85, dat meer dan 25 jaar oud is, wordt door een extern auditbureau op 576 miljoen geraamd. Op de vierde vraag kan ik antwoorden dat de aanpassing zal worden gedaan door het architectenbureau Eurostation. De werken zullen worden uitgevoerd door de eigen architecten van de NV Eurostation die zich indien nodig zullen laten bijstaan door externe binnenhuisarchitecten die zorgvuldig door hen zullen worden gekozen. De werken zullen worden gefinancierd door de begroting "Eigen fondsen" van de NMBS.

Dit heeft de NMBS mij meegedeeld. Gelet op de omvang van het budget zal ik de regeringscommissaris vragen hierover een rapport op te stellen.

Ces fonds ne doivent pas mettre en danger les missions de service public. Il est clair qu'il faudra vérifier si ces dépenses ne mettent pas en péril les postes budgétaires réservés aux missions de service public, qui en ont grand besoin. Si l'argent provient de fonds propres provenant du privé, la rénovation des locaux relèvera uniquement du ressort de la SNCB, comme c'est le cas pour n'importe quelle autre société.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, natuurlijk doet de NMBS met haar eigen fondsen wat ze wil. Een particulier bedrijf moet ernaar streven de middelen zo efficiënt mogelijk aan te wenden. Het probleem is dat de overheid, die voor een groot deel voor de inbreng van die fondsen verantwoordelijk is, op dit ogenblik geen duidelijk zicht heeft op deze zaak. De financiële transparantie zal sowieso moeten worden verbeterd.

Dit is een dossier uit het verleden. De vice-eerste minister zal hebben begrepen dat wij dit lintje niet zullen doorknippen. Ik stel mij fundamentele vragen bij het feit dat een groot bedrijf als de NMBS nieuwe gebouwen inricht en vervolgens vaststelt dat ze niet voldoen. Het verheugt mij dan ook dat de vice-eerste minister heeft beslist de regeringscommissaris dit te laten onderzoeken. Ik vrees nog altijd dat dit dossier symptomatisch is voor de wijze waarop dit bedrijf omgaat met de middelen en de fondsen die het beheert. Ik zou voor eens en voor altijd duidelijkheid willen over de vraag hoe het nu zit met de opdracht tot openbare dienstverlening van de NMBS. Ik kijk vol belangstelling uit naar de resultaten van het rapport van de regeringscommissaris.

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

L'incident est clos.

Regeling van de werkzaamheden

Ordre des travaux

De mondelinge vraag nr. 564 van de heer Bruno Grootenbrulle wordt naar een latere datum verschoven.

Mondelinge vraag van de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het protocolakkoord van 30 maart 1999 tussen de federale regering en de gewestregeringen over het Gewestelijk Expresnet (GEN)" (nr. 569)

Question orale de M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le protocole d'accord du 30 mars 1999 entre le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux sur le Réseau Express Régional (RER)" (n° 569)

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de realisatie van het Gewestelijk Expresnet rond Brussel in de eerstkomende jaren is een dringende noodzaak. De consensus hierover is vrij groot.

Mevrouw de minister, om de kans te kunnen inschatten op een snelle realisatie van deze plannen wil ik graag uw standpunt horen over het protocolakkoord van 30 maart 1999, gesloten tussen de federale regering en de gewestregeringen. Aan federale kant bevat dit akkoord een derde en vierde spoor op de lijn Brussel-Nijvel, op de lijn Watermaal-Ottignies, een rechtstreekse verbinding van Antwerpen en Leuven met Zaventem, de uitbouw van de HST-terminal te Schaarbeek en de constructie van de tunnel Josaphath-Schumann.

Mevrouw de minister, voelt u zich gebonden door dat protocolakkoord of streeft u een wijziging na ? Als u een wijziging nastreeft, blijft de tunnel Josaphath-Schumann daarin dan behouden ? De vraag rijst immers of de spoorontdubbeling tussen Watermaal en Ottignies mogelijk is zonder de constructie van deze tunnel. Vindt u ook niet dat lijn 28 reeds op korte termijn en zonder veel kosten een rol zou kunnen spelen in het voorstedelijk treinverkeer, al dan niet binnen het protocolakkoord ? Welke zijn de prioriteiten inzake investeringen in de infrastructuur van het Gewestelijk Expresnet ? Hoort de tunnel daarbij ? In welke volgorde komen die prioriteiten ? Wat is het lot van de spoorontdubbeling tussen Brussel en Denderleeuw in dit geheel ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Pieters, dit dossier is zo enorm belangrijk dat we vanaf nul zullen herbeginnen. Het bestaande protocolakkoord zal dienen als basis voor de oprichting van het GEN. Ik ben niet van plan om cruciale veranderingen aan te brengen. Ik wil alleen de modaliteiten en de prioriteiten veranderen. Het protocolakkoord is immers erg algemeen. Er moet dus een hiërarchie worden opgesteld voor de prioriteiten.

Op korte termijn is het prioritair om een prefiguratie te krijgen zonder grote en langdurige werken. Het ontdebelen van de lijn Watermaal-Schumann geniet prioriteit. Zo kunnen we een flessenhals wegwerken. De studie om

Isabelle Durant

de capaciteit van de lijn Ottignies-Nijvel te verhogen, is eveneens van zeer groot belang. Het realiseren van de tunnel Schumann-Josapath is daarentegen voor mij geen prioriteit. Dit is een element dat eventueel op langere termijn nodig kan worden, als de andere investeringen zijn gerealiseerd. Wij willen stap voor stap te werk gaan. Wat het westelijke ringspoor betreft, heeft een studie uitgewezen dat het gebruikspotentieel laag is, dit in tegenstelling tot de oostelijke verbinding. De westelijke route wordt immers bediend door de metro. Daarom heeft Sofretu de bediening van lijn 28 niet opgenomen in het GEN-project. De NMBS bestudeert momenteel een eventueel gebruik van lijn 28. Dat zou gebeuren met treinen die uit het westen van het land komen, bijvoorbeeld lijn 50 vanuit Gent-Sint-Pieters via Aalst en Denderleeuw. Een ander voorbeeld is lijn 60 die Lokeren en Dendermonde met Brussel verbindt.

Momenteel wordt een verslag uitgewerkt over de enquête die werd gehouden bij de gebruikers van deze lijnen. De NMBS onderzocht of de lijn 28 eventueel het treinverkeer in de noord-zuid-verbinding kan ontlasten en de metroverbinding in het station Simonis kan worden gebruikt. Op langere termijn kunnen er natuurlijk nieuwe elementen ten voordele van een GEN-bediening van de lijn 28 voorkomen. De NMBS houdt nu rekening met een hypothese van 4 GEN-lijnen per uur op de lijn 28.

De spoorontdubbeling tussen Brussel en Denderleeuw is niet prioritair omdat er al vier lijnen zijn, twee via de lijn 50A en twee via de lijn 50 via Jette.

Dit zijn de grote hoofdlijnen om dit project te starten. Op basis van het protocolakkoord zullen er stappen worden gezet om het uit te voeren.

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ga hierover nu niet in discussie treden. Ik zal evenwel uw indicaties onderzoeken en er eventueel later op terugkomen.

Le **président** : Je voudrais signaler aux derniers fidèles présents que le 15 décembre, mercredi prochain, nous discuterons du contrat de gestion avec la SNCB; il vous arrivera probablement demain par courrier.

Morgen zult u wellicht de nota over het beheerscontract met de NMBS per post toegestuurd krijgen. Wij zullen het op 15 december bespreken in onze commissie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ondervertegenwoordiging van vrouwelijke werknemers bij de NMBS" (nr. 562)

Question orale de Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sous-représentation des femmes dans le personnel de la SNCB" (n° 562)

Mevrouw **Fientje Moerman** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, vanmiddag werden een achttal vragen over de NMBS gesteld. Blijkbaar loopt daar een en ander fout. Ik zou het over een zeer bijzonder aspect willen hebben, met name over de grote discrepantie in het werknemersbestand van de NMBS in de verhouding tussen mannelijke en vrouwelijke werknemers. Uit cijfermateriaal uit het jaarverslag van 1998 blijkt dat de NMBS op dat moment 40 469 mensen tewerkstelde, ongeveer 95% mannen en 5% vrouwen. Voor een dienst die met 80 miljard frank per jaar door de overheid wordt gefinancierd, lijkt dit mij onaanvaardbaar. De meest recente cijfers van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening aangaande de uitkeringsgerechtigde werklozen op 30 september 1999 vertonen nog steeds een erg groot verschil tussen de werkloosheidscijfers voor mannen en voor vrouwen. In totaal zijn er nog 408 626 werklozen. Daarvan zijn er 43% mannen en 57% vrouwen. Het is niet meer van deze tijd dat bij een dergelijke grote werkgever een fundamenteel gebrek aan evenwicht bestaat. Het verklaart ten dele de discrepanties in de werkloosheidscijfers.

De zaak wordt nog gecompliceerder door het feit dat de normale excuses die werkgevers door de jaren heen hebben gebruikt om dit soort toestanden te rechtvaardigen, niet meer opgaan. De wet van 7 mei 1999, die de omzetting is van een Europese richtlijn van 15 december 1997, inzake de gelijke behandeling van mannen en vrouwen, meer bepaald op de arbeidsmarkt, voorziet in een omkering van de bewijslast. Dat betekent dat wanneer een belanghebbende voor het gerecht feiten aanvoert die het bestaan van een directe of indirecte discriminatie kunnen doen vermoeden, de bewijslast dat er geen schending is van het beginsel van gelijke behandeling ten laste valt van de verweerder, in casu de werkgever, in casu de NMBS. Men kan met cijfers die getuigen van een dergelijke wanverhouding naar een rechtbank stappen.

Die rechtbank zal volgens mij op basis van de verhouding 95/5 toch wel aanvaarden dat er minstens een vermoeden is van directe of indirecte discriminatie. Voor alle duidelijkheid, bij gelijke behandeling is van indirecte discriminatie sprake wanneer een ogenschijnlijk neutrale bepaling, maatstaf of handelwijze een wezenlijk groter gedeelte van de leden van één geslacht benadeelt, tenzij die bepaling, maatstaf of handelwijze passend en noodzakelijk is en kan worden gerechtvaardigd door objectieve factoren die geen verband houden met het geslacht van de betrokkene.

Fientje Moerman

Mevrouw de minister, ik baseer me nu op het jaarverslag. De NMBS verstrekt op een zeer karige wijze informatie, zelfs aan parlementsleden. In 1998 werden 1 430 nieuwe werknemers door de NMBS in dienst genomen. Wanneer er een dergelijke wanverhouding in het personeelsbestand is, is het onrealistisch te vragen de problemen op te lossen vóór 2000. We zouden wel de intenties van de NMBS moeten kunnen afleiden uit haar nieuwe aanwervingen. Indien per jaar het verloop van de werknemers 1 500 bedraagt, dan zou men in de verhouding van de nieuwe aanwervingen minstens moeten kunnen zien of er een nieuwe wind waait.

Ik heb die informatie helaas niet verkregen, ondanks de gedane beloften. Mevrouw de minister, misschien kunt u vragen of men terzake een andere richting uitgaat. Welke acties overweegt u om deze openbare dienst, waarvoor de overheid verantwoordelijk is, te verplichten de antidiscriminatiewetgeving toe te passen? Bent u van plan om bij de bespreking van het beheerscontract ook enkele bepalingen te laten opnemen? Het heeft geen enkele zin als land een wetgeving in de rechtsorde op te nemen waarbij discriminatie wordt verboden, als men als verantwoordelijke voor een overheidsdienst met 40 000 werknemers en 80 miljard subsidie per jaar dergelijke gekke cijfers moet tonen.

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, mevrouw Moerman, we hebben het niet dikwijls over deze specifieke problemen. De NMBS zit natuurlijk in een zeer moeilijke situatie inzake de discriminatie tussen man en vrouw.

De laatste cijfers, met name die van 31 oktober 1999, gaven aan dat bij de NMBS 41 262 personeelsleden waren tewerkgesteld, waarvan 2 465 vrouwen. Dat is 6% van het totaal. Dit is een zeer laag aantal. Het aandeel van de vrouwelijke personeelsleden is tijdens de voorbije 10 maanden wel licht gestegen. Bij de aanwerving van treinbestuurders, waarvan we weten dat dit een groot probleem vormt en dat er veel mensen nodig zijn, is er ook een probleem met de kandidaten.

De moeilijkheden hebben te maken met de oriëntatie op school. Ik besef dat dit maar een gedeeltelijk antwoord op uw vraag is. Ik betreur deze situatie. Er zijn niet zoveel kandidaten om treinbestuurder te worden. Het gaat om een moeilijk werk. Er zijn geen vrouwelijke kandidaten omdat er in de school voor de afdeling A2 weinig vrouwen inschrijven. Dit probleem inzake de oriëntatie moet door de Gemeenschappen worden aangepakt. Dat behoort niet tot mijn bevoegdheid.

Er zijn toch nog heel wat domeinen waar de vrouwen kunnen worden tewerkgesteld, wat een invloed zou hebben op de tewerkstellingscijfers. Dat is een probleem voor de Gemeenschappen.

Ik ben het met u eens dat er een wet bestaat en dat die moet worden uitgevoerd. Het is ook in die sector moeilijk om vrouwen in te schakelen. Ik weet niet of we bij de NMBS kunnen spreken van een discriminatie tegenover vrouwen. Er zijn vrouwen bij de NMBS die beweren dat ze worden gediscrimineerd en zij zullen de uitvoering van deze wet vragen.

Er is ook een wet in verband met de consultatieve raden die voor een derde uit vrouwen moeten bestaan. In mijn sector, vervoer op de weg, is het zeer moeilijk om een derwijze samengestelde raad te verkrijgen. Het gaat om een sector waarin traditioneel de mannen het voor het zeggen hebben.

In de scholen, in de gemeenschappen en de NMBS moet de vrouw speciaal worden aangetrokken. Ik vestig er de aandacht op dat er de jongste tijd toch specifieke en intensieve campagnes worden gevoerd om vooral vrouwen aan te trekken, maar dat is nog niet voldoende. In dat bedrijf is er nu een aanwervingsspolitiek en dat is een uitstekende gelegenheid om vrouwen in dienst te nemen. Het argument dat er niet zoveel vrouwen zijn die over het voor die job vereiste diploma beschikken en dat het werk zelf voor vrouwen niet altijd aantrekkelijk is, is een slecht argument. We stellen vast dat er in andere sectoren, bijvoorbeeld in hospitalen of rusthuizen, ook problemen zijn met werkschema's, enzovoort, die door de vrouwen wel aanvaard worden. De vrouwen maken daar integendeel de meerderheid uit. Het is een andere manier van leven. Er zijn geen sectoren voor mannen en sectoren voor vrouwen.

Mevrouw Fientje Moerman (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, toen ik mijn vraag op papier zette, wist ik eigenlijk al welk antwoord ik zou krijgen. Ik wist dat u zou verwijzen naar de treinbestuurders en dat er een probleem is met de diploma's. Dat klopt wel, maar de NMBS heeft geen 41 000 treinbestuurders. Er zijn in de NMBS nog heel wat jobs waarvoor er een algemene vorming is vereist, zoals kaartjesknipper op de trein, loketbediende, administratieve bediende, ongeschoolde arbeider. Men heeft voor deze functies geen specifieke technische diploma's nodig. Die redenering gaat misschien op voor enkele zeer specifieke diploma's waar er een gebrek aan evenwicht in het aantal afgestudeerden bestaat.

Deze wanverhouding gaat echter niet op als algemene redenering, tenzij men zegt dat er 41 000 treinbestuurders zijn. Maar dan zouden de zaken bij de NMBS toch iets vlotter verlopen dan vandaag het geval is.

Fientje Moerman

Ten tweede, u zei dat er geen sprake was van echte discriminatie. Welnu, het woord "echte" heeft geen juridische inhoud. Wij spreken van directe en indirecte discriminatie. Ik ga ervan uit dat directe discriminatie bij een overheidsbedrijf niet bestaat, maar misschien bestaat de indirecte wel.

Het punt is dat het niet volstaat met de verklaring dat ze er niet is. Wanneer een rechter aanvaardt dat een dergelijke wanverhouding wijst op discriminatie, zal de NMBS moeten weerleggen dat er geen indirecte discriminatie is en dan zitten zij in grote problemen.

Ik zal u een aantal hints geven om misschien tot een evenrediger vertegenwoordiging te komen. Ikzelf heb als schepen in Gent een aantal maatregelen toegepast op het departement onderwijs dat vooral vrouwelijk personeel telde, terwijl de directies vooral uit mannen bestonden.

Het is bewezen dat men kiest naar beeld en gelijkenis. Als de jury bestaat uit goed opgeleide, intelligente mannen tussen de veertig en vijftig, heeft men een grote kans dat de geselecteerden ook aan dit profiel beantwoorden. Als men de samenstelling van de jury's wijzigt, kan dit resultaat opleveren. Wij hebben dat toegepast voor de kaders van De Lijn en het resultaat is dat er vrouwen worden aangeworven.

Een andere zaak is dat men voor de moeilijke uren, inherent aan een vervoermaatschappij, als bedrijf een inspanning levert.

Ik zou nog een aantal andere maatregelen kunnen opsommen, maar dat zou ons te ver leiden. Toch wil ik duidelijk onderstrepen dat uw antwoord mij niet volledig voldoet. Ik denk dat een meer gerichte en voluntaristische inspanning nodig is.

Wat de afgestudeerden in technische beroepen betreft, haal ik het voorbeeld aan van een meisje dat als primus-lasser afstudeert, overal wordt geweigerd tot ze naar de pers trekt en dan werk vindt. Er is dus wel degelijk discriminatie.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, ik wil een kleine rechtzetting doen. Ik had het over de komende aanwervingen van treinbestuurders. Er zijn uiteraard geen 40 000 treinbestuurders. Maar bij de aan de gang zijnde aanwervingen is het moeilijk om vrouwen te vinden.

Mevrouw Moerman, ik dank u echter voor uw vraag, want ook voor vrouwen zoals u en ik is het moeilijk om echt vooruit te komen. Ik zal rekening houden met uw suggesties. Bij de publiciteitscampagnes en aanwervingen voor andere functies krijgen vrouwen zeker kansen.

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

L'incident est clos.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.20 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 17.20 heures.*