

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

22-12-1999

22-12-1999

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes conférés pour l'Organisation de lutttes 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

Afkortingen 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

Inhoud

Woensdag 22 december 1999

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 078

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "De Post - sorteercentrum Gent X" (nr. 698)

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

Mondelinge vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de erbarmelijke werkomstandigheden van de rechtbanken van Hasselt" (nr. 511)

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

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de Joint Venture tussen De Post en een andere partner voor het pakjes- en expresvervoer" (nr. 676)

sprekers : **Jozef Van Eetvelt, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, **Lode Vanoost**

Mondelinge vraag van de heer Roger Bouteca aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de vernieuwing van de openbare telefoontoestellen" (nr. 689)

sprekers : **Roger Bouteca, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het overleg met de vakbonden bij Belgacom" (nr. 692)

- de heer Hugo Philtjens aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de tewerkstelling van contractuelen bij Belgacom" (nr. 695)

- de heer Jean Depreter aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de toekomst van Belgacom" (nr. 677)

sprekers : **Yves Leterme, Roger Philtjens, Jean Depreter, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Sommaire

Mercredi 22 décembre 1999

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 078

Question orale de M. Daan Schalck au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "La Poste - centre de tri postal de Gand X" (n° 698)

orateurs : **Daan Schalck, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de M. Jo Vandeurzen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les conditions de travail déplorables des tribunaux de Hasselt" (n° 511)

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

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le 'Joint Venture' entre La Poste et un autre partenaire pour le transport express et de colis" (n° 676)

orateurs : **Jozef Van Eetvelt, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, **Lode Vanoost**

Question orale de M. Roger Bouteca au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le renouvellement des appareils téléphoniques publics" (n° 689)

orateurs : **Roger Bouteca, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Questions orales jointes de :

- M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la concertation avec les syndicats à Belgacom" (n° 692)

- M. Hugo Philtjens au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'emploi de contractuels à Belgacom" (n° 695)

- M. Jean Depreter au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'avenir de Belgacom" (n° 677)

orateurs : **Yves Leterme, Roger Philtjens, Jean Depreter, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hinder door oefenvluchten en oefenlandingen door helikopters" (nr. 665)

16

sprekers : **Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van mevrouw Pierrette Cahay-André aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "spookrijders" (nr. 672)

18

sprekers : **Pierrette Cahay-André, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de noodzakelijke modernisering van het binnenvaartreglement" (nr. 675)

19

sprekers : **Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bevoegdheid van de federale ombudsdienst bij de NMBS" (nr. 684)

20

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

Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de interne beveiliging van de NMBS-stations in Limburg" (nr. 690)

21

sprekers : **Frieda Brepoels, 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 zorg voor de verkeersveiligheid in het federaal veiligheidsplan" (nr. 682)

22

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 idee van de Antwerpse havenschepen in verband met de privatisering van de havenspoorwegen" (nr. 696)

24

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

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances causées par les vols et atterrissages d'exercice d'hélicoptères" (n° 665)

16

orateurs : **Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de Mme Pierrette Cahay-André à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conducteurs fantômes" (n° 672)

18

orateurs : **Pierrette Cahay-André, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nécessaire modernisation du règlement de la navigation intérieure" (n° 675)

19

orateurs : **Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la compétence du service de médiation fédéral auprès de la SNCB" (n° 684)

20

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

Question orale de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures de protection interne des gares de la SNCB au Limbourg" (n° 690)

21

orateurs : **Frieda Brepoels, 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'attention accordée à la sécurité routière dans le plan de sécurité fédéral" (n° 682)

22

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'idée de l'échevin anversois du port au sujet de la privatisation des chemins de fer portuaires" (n° 696)

24

orateurs : **Jos Ansoms, 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 22 DÉCEMBRE 1999

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 22 DECEMBER 1999

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur door de heer **Francis Van den Eynde**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 14.20 heures par M. **Francis Van den Eynde**, président.

Ordre des travaux

Regeling van de werkzaamheden

Etant donné que M. Richard Fournaux n'est pas présent, sa question orale n° 489 n'aura pas lieu.

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "De Post - sorteercentrum Gent X" (nr. 698)

Question orale de M. Daan Schalck au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "La Poste - centre de tri postal de Gand X" (n° 698)

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben onlangs samen gezien dat er in Gent X weliswaar hard gewerkt wordt, maar dat de omstandigheden waarin de mensen moeten werken niet echt optimaal zijn.

Collega Van Eetvelt heeft trouwens ook een vraag die ondermeer over de problematiek van Gent X gaat.

Er zou immers een dispuut ontstaan zijn tussen De Post en de NMBS met betrekking tot de verkoop van het terrein dat het meest naar voren wordt gebracht om Gent X in de toekomst onder te brengen.

Mijn vragen zijn even kort als eenvoudig. Welke locaties onderzoekt De Post momenteel om voor Oost- en West-Vlaanderen een nieuw sorteercentrum te bouwen ? Is er daar inderdaad een probleem gerezen met de NMBS ? Blijft u het ook noodzakelijk vinden om het nieuwe sorteercentrum in de nabijheid van het spoor te bouwen, want dan zijn de mogelijkheden natuurlijk beperkter.

- *Voorzitter : de heer Arnold Van Aperen*

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, zoals u zegt hebben we zelf een bezoek gebracht aan Gent X.

De Post heeft vandaag nog geen formele beslissing genomen over de lokalisatie van het nieuwe sorteercentrum Gent X.

De vraag of dit in de nabijheid van het spoor moet zijn, is dubbel.

Enerzijds is de dienstverlening die we vandaag van de NMBS krijgen, vrij optimaal maar dit alleen in het kader van een zeer strak uurschema. Dat kunnen we dus niet zomaar negeren.

Anderzijds wordt dat volume op de weg verplaatst als voor een andere locatie wordt gekozen. Daarenboven leveren we daardoor ook geen bijdrage tot een oplossing voor het mobiliteitsprobleem, hoewel dat transport, gezien de uren waarop het plaatsvindt, niet onmiddellijk een bijkomend mobiliteitsprobleem zal veroorzaken.

In die context hebt u dus twee opties die u in het kader van de mogelijkheden van de beschikbare gronden moet bekijken.

Persoonlijk denk ik dat het interessanter is om - strategisch gesproken - wel in de richting van het spoor te denken, vooral als we de uurregelingen in de werking van De Post zelf veranderen. Dit moeten we natuurlijk bekijken, maar als we bijvoorbeeld België en Nederland vergelijken, is er toch een groot verschil in tijdsgebruik.

De Post vraagt mij om het stilzwijgen te behouden over de terreinen die ze onderzoekt. De reden daarvoor is duidelijk, want als het publiek hiervan op de hoogte gebracht wordt, krijgt u prijsvariëaties.

Rik Daems

Ik kan wel zeggen dat er één spoorgebonden terrein is dat onderzocht wordt. Ondertussen onderzoekt De Post ook twee niet-spoorgebonden terreinen die in de onmiddellijke omgeving van Gent te vinden zijn.

Mijnheer de voorzitter, ik heb geen probleem om volgende werkwijze te hanteren. Ik zal u de onderzochte locaties meedelen en u deelt ze dan mee aan het betrokken lid.

We moeten elkaar wel goed begrijpen. Die informatie is alleen voor uw ogen bestemd. Het zou te dom zijn dat we, bij het publiek worden van de informatie, meer zouden moeten betalen als we voor een bepaalde optie kiezen. Ik ben bereid die openheid te tonen, maar ik ga er vanuit dat dit niet in het verslag terug te vinden zal zijn. Ik reken op de discretie van de commissieleden.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de minister, ik wil de werkwijze die u voorstelt gerust volgen. Het zou misschien ook zinvol zijn om met de Vlaamse collega bevoegd voor Ruimtelijke Ordening contact op te nemen omdat heel veel spoorgebonden terreinen die buiten de klassieke omgeving van spoorwegstations liggen, tegenwoordig een industriële bestemming krijgen. We hebben daar het probleem dat een dienst, zoals het sorteercentrum, op het vlak van Ruimtelijke Ordening niet op een industrieterrein kan. Als dat wel zou kunnen, denk ik dat er in en om Gent tal van mogelijkheden zouden zijn om de Post toch dichtbij het spoor en het stedelijk gebied te houden.

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

L'incident est clos.

- Voorzitter : de heer **Jacques Chabot**

Mondelinge vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de erbarmelijke werk-omstandigheden van de rechtbanken van Hasselt" (nr. 511)

Question orale de M. Jo Vandeurzen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les conditions de travail déplorable des tribunaux de Hasselt" (n° 511)

De heer **Jo Vandeurzen** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, beste collega's, ik begrijp dat het niet aangewezen is om telkens opnieuw over lokale infrastructuurproblemen in verband met de Regie der Gebouwen vragen te stellen, maar mijn ongerustheid is onlangs gewekt door het antwoord van de minister van Justitie op soortgelijke vragen van mijzelf en andere collega's, en op krantenberichten die toen verschenen zijn in verband met de situatie van de rechtbanken van

Eerste Aanleg in Hasselt. De problemen aldaar nemen stilaan dramatische vormen aan. De veiligheid is niet meer verzekerd. Er is geen plaats meer voor het openbaar ministerie, noch voor de rechters zelf. Het griffie- en parketpersoneel werkt er in onaanvaardbare omstandigheden. Ik heb zelf weleens ter plaatse de toestand gadeslagen en ik vind die werkelijk zeer slecht. Toen we de minister van Justitie daarover ondervraagden, antwoordde hij dat hij dat weleens ter plaatse zou gaan bekijken. Ik heb begrepen dat dat bezoek heeft plaatsgevonden.

Het is uiteraard de Regie der Gebouwen die voor dit probleem een oplossing moet zoeken. Ik kan mij weliswaar voorstellen dat de Regie een planmatige aanpak verkiest, maar ik hoor toch zeggen dat de plannen die circuleren voor Hasselt, met onder meer de vrijmaking van de kazerne, door observatoren beschouwd wordt als een langetermijnplan en dat het niet realistisch is te denken dat men daarop zou kunnen wachten. Ook recente alternatieve pistes lijken niet haalbaar te zijn. Daarom vraag ik met aandrang of de minister kan bevestigen dat er een acuut probleem is met betrekking tot de huisvesting van deze rechtbanken. Kan aan dit probleem een prioriteit worden gegeven ? In welke richting kan een oplossing worden gevonden ? Een geloofwaardige justitie veronderstelt gemotiveerde mensen die in een goede infrastructuur kunnen functioneren. Niemand vraagt dat alles van vandaag op morgen in orde komt, maar het is toch een zeer ernstig probleem.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ken de situatie in Hasselt en de collega weet wel waarom. Ik moet dat niet verduidelijken. Nadat de minister van Justitie en diverse mensen uit het Hasseltse mij hierover hadden aangesproken, heb ik aan de Regie der Gebouwen gevraagd mij een rapport over te maken over de situatie in de rechtbank van eerste aanleg, de rechtbank van koophandel en de arbeidsrechtbank, die nu in de Havermarkt gevestigd is. Daaruit is gebleken dat de situatie, op zijn zachtst uitgedrukt, bijzonder oncomfortabel is.

Ik heb voor de Regie een prioriteitenlijst over het hele land aangelegd. Ik heb die lijst opgedeeld naar de departementen zoals Justitie, Financiën en andere. Hasselt is één van die prioriteiten. Het gaat om een beperkte lijst van 15 of 16 steden in totaal, zowel wat Justitie als Financiën betreft. De Regie der Gebouwen heeft mij ook gemeld dat zij geruime tijd op zoek is geweest naar een passende oplossing. Voor zittingszalen hebt u immers een zeker volume nodig. Dat is het essentiële probleem wanneer u een locatie voor een rechtbank zoekt.

Men heeft mij gezegd dat er een oplossing in de maak zou zijn. Ik wil die eerst nog in detail bekijken, maar die zou erin bestaan dat een deel van de diensten van het ministerie van Financiën, die nu in de Herkerodekazerne

Rik Daems

in de Maastrichtenstraat zijn gevestigd, zou verhuizen naar een gehuurd gebouw maar over welk gebouw het gaat staat nog niet vast. Dan komt de nodige ruimte vrij. Dit is op korte termijn haalbaar waardoor de rechtbank van koophandel naar die vrije ruimte kan verhuizen. Dat brengt meer ruimte op de Havermarkt met zich. Het gevolg is dat er een aantal aanpassingswerken zullen moeten gebeuren en dat meteen aan twee elementen prioriteit moet worden gegeven, met name aan de veiligheid - en dat is evident - en aan de sanitaire omgeving in de brede zin van het woord. Volgens mij is dit, zeker inzake de rechtbank van koophandel, geen definitieve oplossing. De oplossing is slechts tijdelijk. Het is bovendien ondenkbaar dat de volledige rechtbank van koophandel daar wordt verwijderd en dat nu wordt begonnen met een nieuwbouwproject dat slechts over zes of zeven jaar voltooid is. Ik denk niet dat dit de vraag is van de mensen aldaar. Bovendien beschikken we noch over de tijd nog over het budget. Ik denk dat we op korte termijn - en dan spreek ik over maanden - wel een oplossing kunnen vinden door de verhuis van de rechtbank van koophandel naar de locatie waar Financiën nu huist. Financiën verhuist dan op haar beurt.

Dit alles stelt men mij nu voor. Ik heb de Regie opdracht gegeven dat praktisch uit te werken, want er kan ook een gebouw gehuurd worden waar de rechtbank van koophandel kan huizen. Dat lijkt mij logisch. Dan is de oplossing misschien ook meer definitief dan de huidige waarvan ik weet dat daardoor twee diensten zullen worden vermengd, met name Financiën en Justitie, wat mij niet evident lijkt.

Het is echter een prioritair dossier dat in de komende maanden een oplossing weze het dan een voorlopige, zal krijgen.

De heer **Jo Vandeurzen** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik ben tevreden dat hij zich rekenschap geeft van de ernst van de situatie en ik wil hem prijzen voor de fasering en voor het denken op korte termijn. Ik hoop dat de oplossing in enkele maanden kan worden gerealiseerd en zal hem daarbij ook steunen. Op lange termijn zijn er andere oplossingen nodig, daar ben ik het mee eens. Dat is waarschijnlijk niet alleen voor de rechtbank van Hasselt het geval. Men moet ook het concept bekijken. U zegt dat er zalen bij moeten horen, wat evident is. Men kan ook eens nagaan of men zijn toevlucht niet kan nemen tot een zalencomplex met een administratief gebouw. Het is dan veel gemakkelijker om voor de magistratuur en het parket een oplossing te vinden op de vastgoedmarkt. Deze sporen moet men niet alleen voor de situatie in Hasselt volgen, maar voor het hele concept van onze Justitie. We hebben

bijvoorbeeld al justitiehuizen. Er moet eens nagedacht worden over welk concept uitgewerkt kan worden voor de gehele Justitie en over de alternatieve financieringsvormen - zoals leasing - waarmee dat gerealiseerd kan worden.

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

L'incident est clos.

Regeling van de werkzaamheden

Ordre des travaux

De mondelinge vraag nr. 627 van mevrouw Kristien Grauwels wordt ingetrokken.

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de Joint Venture tussen De Post en een andere partner voor het pakjes- en expresvervoer" (nr. 676)

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le 'Joint Venture' entre La Poste et un autre partenaire pour le transport express et de colis" (n° 676)

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, De Post begint mij steeds meer te interesseren, zeker na de uiteenzetting van minister Daems over hoe het postgebeuren in de toekomst zal evolueren. Vanmorgen heb ik in dat verband nog een brave uiteenzetting terzake gehouden. We gaan deze zaak van zeer nabij volgen. Wij zijn dan ook nieuwsgierig om te weten hoe de minister dit dossier - behalve de miljarden die hij ter beschikking zal hebben - via de liberalisering zal kunnen waarmaken.

Wij vernemen nu, via de pers, dat De Post onderhandelt met La Poste en met de T&T postgroep om een alliantie aan te gaan voor het pakjes- en expresvervoer. Vroeger zijn daarover onderhandelingen geweest met ABX van de NMBS, maar die komen in de tekening niet meer voor. De relaties blijken op zijn minst een beetje bekoeld te zijn. Blijkbaar houdt dit verband met de mogelijke aankoop van een terrein van de NMBS in Merelbeke door De Post. Uiteindelijk heeft men geen akkoord kunnen bereiken over de prijs van dit terrein, met als resultaat dat de liefde bekoeld is. Ik zal niet beweren dat het een liefde is waar de redelijkheid overweegt want ik denk dat zelfs dat een beetje uit den boze is.

Jozef Van Eetvelt

Daarom vind ik het normaal dat er vragen gesteld worden over het feit hoe het mogelijk is dat twee overheidsbedrijven elkaar niet kunnen vinden, zeker nu blijkt dat De Post naar een maatschappij over de grenzen heen wil en geen overeenkomst vindt met de NMBS. Ik stel vast dat de heer Somers aandachtig luistert want hij heeft ook belangstelling voor dit dossier.

Ik kom tot mijn eerste vraag. Vindt de minister het niet betreurenswaardig dat twee overheidsbedrijven in ons land, nu met elkaar gaan concurreren in plaats van samen te werken? Waar ligt de fout?

Mijnheer Somers en de VLD beweren dat de heer Schouppe de schuldige is. We moeten opletten dat we van de heer Schouppe geen martelaar maken, want dan wordt hij een belangrijk iemand. We mogen daarin niet te ver gaan.

Ik denk echter dat iedere redelijke persoon in dit Parlement het ermee eens is dat het toch veel beter zou zijn mochten die beide bedrijven mekaar vinden.

Was dat spoorwegstation dan zo belangrijk dat het een struikelblok is geweest om een echte relatie tot stand te brengen tussen De Post en de NMBS?

In Nederland waren er op een bepaald ogenblik ook problemen tussen degenen die de HST verdedigden en anderen die Schiphol wensten uit te bouwen. De regering heeft toen uiteindelijk de knoop doorgehakt en een beslissing tussen de twee gezocht waar zij achter stonden en waarvan de regering de motor was.

Ik vraag mij dan ook af of de regering en de bevoegde minister in dit dossier niet de motor kunnen zijn.

Mijnheer de minister, dit waren de vriendelijke vragen die ik u wenste te stellen.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega, ik zal natuurlijk even vriendelijk antwoorden zonder tot de vaststelling van Etienne, de martelaar te komen. Er zijn al voldoende heiligen.

Het is juist dat De Post al geruime tijd de optie van partnerships onderzoekt. Ik meen dat hier reeds te hebben toegelicht. In de krant zijn daarover namen verschenen. Wanneer men strategisch onderhandelt met mogelijke partners, ondertekent men toch wel enkele clausules van discretie. Daarom zult u het mij ook niet kwalijk nemen dat ik bevestig noch ontken met wie - in een al dan niet vergevorderd stadium - vandaag onderhandeld wordt. Dat is dus het principe van no confirm, no deny. Dat is de enige weg die ik vandaag kan bewandelen.

De media nemen dat vrije pad toch. Als ik de jongste maanden een ervaring heb gekend, collega Van Eetvelt, dan is het toch wel dat er ontzettend veel speculaties bestaan in economische dossiers, terwijl ik steeds heb gedacht dat dit vooral het geval was voor politieke dossiers.

Als ik alle partnerships, besprekingen, samenwerkingen en deals op een rij zet die sinds mijn aantreden zes maanden geleden zouden gebeurd zijn, dan spreken we over iets meer dan het nationaal inkomen van België. Deze korrel zout moeten we er toch wel bijnemen.

Ik zeg dit omdat ik als aandeelhouder niet wil terechtkomen in een positie - gegeven het publiek karakter van een verslag - die verkeerd zou kunnen geïnterpreteerd worden.

Dat betekent wel dat ik na overleg met de leiding van De Post wil kijken in welke mate ik u terzake bijkomend kan informeren onder dezelfde vertrouwensregel. Dat zal afhangen van akkoorden die eventueel gesloten zijn of ook onderhandelingen die nog worden gevoerd. Een onderhandeling met ABX is er niet en daar kan ik dan ook vrijuit over spreken.

ABX heeft tot op vandaag geen formele interesse getoond om een samenwerking met De Post aan te gaan. Het is mogelijk dat de oorzaak daarvoor ligt bij het NMBS-terrein in Merelbeke. Dat is niet uit te sluiten. Als bedrijfsleiders echter moeilijkheden verkopen over A dan maken ze onvermijdelijk de link met een ander dossier. Ik vind dit echter niet relevant, omdat er volgens mij een zekere logica te vinden is om dit minstens te bekijken.

De regering deelt deze mening en dit is dus geen persoonlijk initiatief. We hebben deze materie in de regering formeel besproken en we denken dat het mogelijk is, wat niet wil zeggen dat het gerealiseerd wordt. Ik krijg echter wel de mogelijkheid om te onderzoeken of een samenwerking met ABX mogelijk is. Hiermee wil ik benadrukken dat het over ABX gaat en niet over de NMBS, want dat zijn twee totaal verschillende zaken. Indien u die twee blijft mengen, dan komt u er nooit uit.

Ik antwoord dus in de positieve zin op uw eerste vraag. Het lijkt mij dus niet onlogisch om dit te bekijken en derhalve synergieën tussen bedrijven na te streven waarvan de aandelen in de portefeuille van een hand zitten, in casu de Staat vandaag. Dat is de logica zelf. Mocht ik als privé-persoon een holding bezitten met verscheidene participaties, dan zou ik ook de synergieën nakijken.

Daarnaast stelt u ook een vraag over de toenemende verkeersdrukke en over een potentiële locatie. Ik heb hierover uw collega mijnheer Schalck geantwoord die

Rik Daems

precies daarover een vraag heeft gesteld. Ik kan dezelfde informatie via de voorzitter vrijgeven en u meedelen over welke terreinen er in Gent wordt nagedacht, namelijk één spoorgebonden en twee niet-spoorgebonden.

Het staat De Post wel vrij om over de verwervingen rondom de goederen te beslissen. Dit is geen beslissing waarin u als aandeelhouder tussenkomt.

Ik heb echter wel iets dat kan worden vergeleken met een positief injunctierecht, maar een hele zwakke uitgave daarvan. Als ik een idee heb dan maak ik dat ook over aan de bedrijfsleiding. Dit geldt niet alleen voor De Post maar voor alle overheidsbedrijven waarin wij een aandeelhouderschap, vaak ook minoritair, hebben. Ik vind dat wij de aandeelhouderswaarde van diverse actoren op het terrein moeten verdedigen. Als ik dus een suggestie heb, laat ik die ook weten en kan het bedrijf nog doen wat het wil.

In die context is mijn antwoord op uw derde vraag dan ook positief. Door dat te doen, speel ik een actieve rol. Ik denk niet dat het als een bemiddelingsrol moet beschouwd worden. Ik roep twee partijen niet op het matje om hen tot een overeenkomst te dwingen.

Ik onderschrijf wel de economische ratio van bepaalde mogelijkheden en ik deel die ook mee, in dit geval aan De Post. Via mijn collega, de minister van Vervoer kan ik aan ABX een suggestie overmaken. Ik ben dus wel degelijk actief met die zaken bezig.

Dat zijn dus een aantal elementen van antwoorden die ik u wil meegeven. Ik wil dus eerst de contractuele verhoudingen van mogelijke partnerships nagaan, vooraleer ik daarover al dan niet gegevens kan vrijgeven. Die zullen hoe dan ook onder de vertrouwelijkheid van deze commissie en haar leden vallen.

Ik ben voorstander van partnership voor de minder interessante gedeelten in hun huidige toestand. Als men ook wil meespelen voor het goede gedeelte, zijnde de binnenlandse post, dan zal het een globaal partnership zijn. Er is vandaag geen beslissing genomen over het overstappen naar hetzij een gedeeltelijk, hetzij een globaal partnership. Trouwens, ik ben de mening toegedaan dat het het nieuwe management toekomt de conversie naar een NV van publiek recht, geprogrammeerd voor het voorjaar 2000, voor te stellen aan de aandeelhouder, die er in de regering een beslissing over neemt.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijn vraag was blijkbaar relevant, want de minister kan er geen klaar antwoord op geven. Mijn vraag gaf bij de minister wel de reflex eens te gaan bekijken hoe de puzzel in mekaar kan worden geschoven.

Mijnheer de minister, wij zijn in ieder geval benieuwd te vernemen tot waar de grootste aandeelhouder kan gaan in de richting van autonome bedrijven.

Wij kunnen hier natuurlijk een zuiver liberaal standpunt huldigen en instemmen met het concurreren tegen elkaar. Dan kunnen wij nagaan wat dit voor de dienstverlening zal betekenen. Volgens mij blijft er toch een rol weggelegd voor de overheid. Men werkt toch met overheidsmiddelen, en zonder bevoogdend te willen zijn, moeten wij toch orde op zaken blijven stellen opdat de overheidsmiddelen niet op een oneigenlijke manier zouden worden benut.

Minister **Rik Daems** : U verwijst naar de concurrentie, mijnheer Van Eetvelt. Wij mogen niet de fout maken te denken dat, omdat er twee bedrijven zijn waar wij zelf aandeelhouder van zijn die in een concurrentiële positie tegenover elkaar staan, het de facto negatief is. Ik geef een voorbeeld. Procter & Gamble heeft zowel Pampers als Luvs op de markt. Door die twee producten, die bij haar horen en die in dezelfde fabriek worden gemaakt, met mekaar te laten concurreren, hebben zij 80% van het marktaandeel. Mochten ze een van de twee producten afstoten, dan zou het overblijvend product nooit 80% marktaandeel bereiken. Enige souplesse in uw redenering is dus wel vereist. Het is niet omdat wij aandeelhouder zijn van zowel De Post als de NMBS dat ze de facto tot één geheel moeten verworden.

Het zou wel kunnen zijn dat met de huidige internationale concurrentie uw machtspositie misschien beter wordt geconsolideerd, quid als de twee diensten worden behouden. Of dit enige economische ratio in zich draagt, wordt momenteel onderzocht.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Omdat beide bedrijven overheidsmiddelen benutten, mag toch eens worden nagegaan of die overheidsmiddelen wel op een rationele manier worden gebruikt. Ze worden misschien gebruikt om mekaar te beconcurreren.

Minister **Rik Daems** : Hierover kan ik mij niet volledig uitspreken. Ik ken de interne kostenbeschrijving van de NMBS niet. Dat geldt in mindere mate voor De Post, omdat De Post niet leeft van overheidsmiddelen. Integendeel, zij factureert voor gepresteerde diensten, waarvoor De Post beweert dat ze onderbetaald is. Daarover kan natuurlijk lang worden gediscussieerd.

De Post functioneert dus niet met overheidsmiddelen. Voor de NMBS is het een heel ander verhaal. Het is in ieder geval een groot onderscheid dat in beide dossiers moet worden gemaakt.

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

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Roger Boutea aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de vernieuwing van de openbare telefoontoestellen" (nr. 689)

Question orale de M. Roger Boutea au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le renouvellement des appareils téléphoniques publics" (n° 689)

De heer **Roger Boutea** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het kader van de vernieuwing en de verbetering van de openbare telefoon-toestellen neemt Belgacom de meeste oudere openbare telefoontoestellen van het type 70/100 en 70/500 uit dienst en worden deze vervangen door toestellen van het type hybride. In de meeste gemeenten plaatst Belgacom nog uitsluitend toestellen die werken met tele- of protonkaarten. In bijlage 1, artikel 2, paragraaf 8 van de wet van 21 maart 1991, lezen we en ik citeer : "De universele dienstverlener ziet erop toe dat vanaf 1 januari 2000 elke gemeente die op 31 december 1970 als afzonderlijke entiteit bestond, uitgerust is met tenminste één openbaar telefoontoestel. Per deelgemeente wordt voorzien in minstens één openbare betaaltelefoon waarbij voor het gebruik zowel met munten als met telefoon- of debetkaarten kan worden betaald."

Deze maatregel van de vorige regering werd ingegeven door sociale overwegingen. Vele bejaarden, gepensioneerden, studenten, alsook een grote groep occasionele gebruikers zullen inderdaad niet geneigd zijn om een telefoonkaart van minstens 200 frank te kopen voor één of slechts een paar oproepen. Daarbij komt nog dat bejaarden en gepensioneerden, de meest kwetsbare groep in onze maatschappij, niet de grootste gebruikers zijn van allerlei nieuwe banktechnieken zoals het opladen van protonkaarten. Men kan bovendien vaststellen dat er in de kleinere gemeenten veelal geen verkooppunt van Belgacomproducten aanwezig is, zodat de aanschaf van telefoonkaarten überhaupt onmogelijk is. In deze gemeenten is de behoefte aan cellen waarin men met munten kan betalen dus ook nog groter.

In dat verband, mijnheer de minister, had ik graag enkele vragen gesteld.

Ten eerste, hebt u reeds contact met Belgacom opgenomen om na te gaan welke inspanningen dit overheidsbedrijf reeds heeft geleverd teneinde tegen 1 januari 2000 elke deelgemeente te voorzien van minstens 1 telefooncel waar behalve betaling met proton- en telefoonkaart ook betaling met muntstukken mogelijk is ?

Ten tweede, kan de minister mij meedelen in hoeveel gemeenten, die op 31 december 1970 als afzonderlijke bestuurlijke entiteit bestonden, de hogergenoemde doelstelling nog niet is bereikt ? Hoe is de verdeling per gewest en per administratief arrondissement ?

Ten derde, is de verwezenlijking van de doelstelling bepaald in bijlage 1, artikel 2 betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven, tegen 1 januari 2000 over heel het grondgebied van het Rijk haalbaar ?

Ten vierde, is de minister op de hoogte van de praktijk waarbij oude openbare telefoontoestellen worden vervangen door toestellen die slechts werken met proton- of telefoonkaart ? Is de minister bereid de nodige maatregelen te nemen om de verwezenlijking van de hogergenoemde doelstelling te bereiken en Belgacom er toe aan te zetten deze praktijk te staken ?

Ten vijfde, welke tuchtstraffen kunnen er na 1 januari 2000 aan Belgacom opgelegd worden ingevolge van de niet-naleving van die verplichting om in elke gemeente minstens één openbare betaaltelefoon te plaatsen waarbij men met munten kan betalen ?

Kan er door het Belgische Instituut van Postdiensten en Communicatie, overeenkomstig de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, een procedure van ingebrekestelling tegen Belgacom gestart worden ?

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega, ik vind het een interessante vraag, maar het is een vraag die schriftelijk gesteld zou kunnen worden, vermits u mij gegevens vraagt die grotendeels bekend zijn. Ik zal u echter geen mozaïek van alle bekende antwoorden terzake geven. Dat zou te gek zijn. Enerzijds zijn de antwoorden u dus in grote mate bekend. Anderzijds lijken vragen die weinig met beleidskeuzes te maken hebben, eerder thuis te horen bij de schriftelijk vragen. Ik zeg dit niet omdat u de vraag stelde, maar omdat dit mij dit in staat stelt meer informatie te verschaffen.

Ik heb het antwoord trouwens in die context voorbereid. Ik ga dit antwoord niet zoals een bejaarde papegaai aflezen maar ik zal er twee elementen uitlichten. Ten eerste, wat de aantallen betreft, zijn er 2616 deelgemeenten, waarvan er 2586 over één of meer betaaltelefoons beschikken. Er zijn bijgevolg nog 30 deelgemeenten waar de nodige schikkingen worden getroffen. Het gaat dus over een zeer brede dekking. Er zijn 770 deelgemeenten uitgerust met een hybride telefoon. Men spreekt van hybride wanneer er verschillende mogelijkheden zijn. Aan de vereiste spreiding van de betaaltelefoons ten opzichte van het aantal inwoners per provincie, is voldaan : 10 telefoons per 10 000 inwoners. Terzake is er dus geen probleem.

Oude telefoontoestellen worden uiteraard door nieuwe vervangen vermits men de oude toestellen niet kan herstellen. Het gaat dus om een economische reden.

Rik Daems

Ik zal u heel wat elementen geven in het schriftelijk antwoord, maar ik zal nog één element benadrukken. De noodnummers kunnen echter zowel vanuit oude als nieuwe toestellen gratis worden bereikt. Dat is toch belangrijk. Dat was trouwens één van uw bezorgdheden.

U vraagt ook of het BIPT niet kan optreden als aan de universele dienstverlening niet voldaan wordt. Dat zou natuurlijk kunnen, maar ik moet u er toch op wijzen dat de universele dienstverlening in dit land - wat dit aspect betreft - veel verder gaat dan wat benchmarking op Europees niveau aantoont. Ik geef u een cijfer. We hebben in België één betaaltelefoon per 700 inwoners. In Nederland heeft men één betaaltelefoon per 5000 inwoners. De spreiding in België is dus zeer breed. Daarom heb ik inzake de hervorming van de wet van 1991 ook voor het aspect "universele dienstverlening" gekozen. Ik heb het daarover al gehad. Ik wil eerst een debat over de universele dienstverlening. De publieke en strategische dienstverlening kunnen daaraan eventueel worden gekoppeld. Ik denk dat het debat daarover moet gaan en niet over wie de dienstverlening levert.

Belgacom - een typisch voorbeeld - maakt deel uit van een concurrentiële markt en handelt als een privé-bedrijf. De discussie over wie de dienstverlening moet leveren, is dus niet relevant. Belangrijk is wat onder dienstverlening wordt verstaan.

Ik kom tot een laatste element. Los van de geografische spreiding - 1 per 700 tegen 1 per 5000 in Nederland - kunnen we niet naast de vaststelling heen dat de economisch zwakkeren in dit land een betere toegang krijgen tot telecomfaciliteiten via verregaande tegemoetkomingen. 380 000 mensen genieten van het recht op een sociaal abonnement. Dat betekent een vermindering van 50% op het abonnement en 250 frank communicatiekosten per twee maand. We hebben recent trouwens de problematiek van de sociale telefoonkaart opgelost. Dat is niet op de meest efficiënte manier gebeurd, maar er moet een tussenstap genomen worden omdat het probleem met het rijksregister nog niet volledig doorgrond is en we nog niet zijn kunnen overgaan tot de rechtstreekse verdeling van de kaarten.

Het zou al te gek zijn om dat nu te doen, omdat er nieuwe technieken in aantocht zijn die alles veel gemakkelijker maken.

De begunstigden van het bestaansminimum via dit systeem, krijgen een kosteloze sociale telefoonkaart ter waarde van 750 Belgische frank per zes maanden. Als u de spreiding, de invulling van de universele dienstverlening en de kostendekking in dit land bekijkt, dan kunt u stellen dat we ver boven het Europese gemiddelde zitten. Het is trouwens mijn intentie om dat zo te houden. Ik ben van mening dat, door een kritische massa mee te helpen tot stand te komen, de hele sector interessanter wordt gemaakt.

Deze invalshoek wil ik ook gebruiken voor andere communicatiemiddelen, zoals internet. Dit is ook de reden waarom ik ervoor pleit - ook in Europese context - om internet in de universele dienstverlening te stoppen. Op die manier stelt u de kritische massa ook meteen ter beschikking van het economische gebeuren en komt u terecht in een versnellingsproces van het gebruik van dergelijke communicatietechnologieën.

Ik zal u het antwoord ook schriftelijk meedelen, want daar zit nog heel wat informatie bij. U zult mij dit niet kwalijk nemen, mijnheer de voorzitter, maar ik meen dat heel wat van die informatie in een schriftelijk antwoord thuishoort.

De heer **Roger Bouteica** (Vlaams Blok) : Mijnheer de minister, ik ben het volkomen met u eens dat het een meer technische vraag is die beter schriftelijk was gesteld. Ik heb echter al een aantal nare ervaringen met schriftelijke vragen waarop ik nog geen enkel antwoord heb gekregen.

Ik dank u in ieder geval voor de technische uitleg.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, ik wens nog een heel kort antwoord te geven. Als het past mogen we toch ook eens pochen. Ik meen dat mijn kabinet en mijn medewerkers ervoor zorgen dat er geen enkele vertraging in de antwoorden op de schriftelijke vragen wordt opgelopen.

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

L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer **Yves Leterme** aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het overleg met de vakbonden bij Belgacom" (nr. 692)

- de heer **Hugo Philtjens** aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de tewerkstelling van contractuelen bij Belgacom" (nr. 695)

- de heer **Jean Depreter** aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de toekomst van Belgacom" (nr. 677)

Questions orales jointes de :

- M. **Yves Leterme** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la concertation avec les syndicats à Belgacom" (n° 692)

- M. **Hugo Philtjens** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'emploi de contractuels à Belgacom" (n° 695)

- M. Jean Depreter au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'avenir de Belgacom" (n° 677)

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, naar aanleiding van de vorige vraag zou ik nog iets kunnen zeggen in verband met de openbare telefooncellen omdat ik mede-initiatiefnemer was van het amendement dat ertoe geleid heeft de verplichting in de wet op de overheidsbedrijven in te schrijven. Ik vermoed echter dat we, naar aanleiding van de wetsherziening, hierop nog zullen terugkomen.

Mijn huidige vraag heeft betrekking op het bericht dat de minister een overleg heeft gehad met de syndicale afgevaardigden bij Belgacom. Het lijkt mij een goed initiatief dat de minister van Telecommunicatie contacten legt met een aantal mensen die in de sector actief zijn. Het is trouwens begrijpelijk dat er bij die mensen onrust heerst, vooral na de uiteenlopende verklaringen die de minister in zijn wittebroodsmaanden heeft afgelegd, en blijft afleggen, in verband met de toekomst van Belgacom in het valorisatiedossier. Het is dan ook normaal dat er hierover vanuit syndicale hoek veel vragen komen.

Ik meen ook begrepen te hebben dat het de bedoeling is om het overleg met een maandelijks periodiciteit structureel karakter te geven. Ik wens de minister dus vijf heel concrete vragen te stellen.

Ten eerste, ik zou graag vernemen in welke hoedanigheid de minister dit overleg heeft gepleegd. De minister heeft in deze regering een grote bevoegdheid die soms onderschat wordt door zijn collega's en de media. Volgens mij heeft hij echter een van de sleutelportefeuilles in deze regering. Hij is zowel minister van Telecommunicatie als van Overheidsbedrijven en Participaties. Dit zijn naar mijn mening twee, lichtjes verschillende, hoedanigheden van waaruit hij een bedrijf in evolutie, zoals de nv Belgacom, zou moeten benaderen.

Ik kom dus tot mijn eerste vraag. De minister echter kennende uit zijn vorig leven, kan ik mij bijna de lapidaire antwoordstijl op die eerste vraag voorstellen.

Mijnheer de minister, in welke hoedanigheid ziet u dit overleg, dat al eenmaal heeft plaatsgevonden en dat blijkbaar een structureel karakter zal krijgen ?

Voert u dat overleg als minister van Telecommunicatie ? In dat verband kan men zich voorstellen dat u nog een aantal syndicale delegaties van andere bedrijven en andere verantwoordelijken van telecommunicatiebedrijven zult ontmoeten. Of voert u overleg als minister van Overheidsbedrijven en Participaties ? Hier zou dan uiteraard de klemtoon op de uitverkoop - ik kan moeilijk spreken over privatisering of valorisatie ten overstaan

van de collega's van de meerderheid - van Belgacom moeten liggen. Ik gebruik de woorden van de minister die zijn bedoelingen correct weergeven. Ik verontschuldigd mij voor het gebruik van de woorden valorisatie en privatisering.

Minister **Rik Daems** : Men moet zich een beetje krachtig uitdrukken.

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Dat ontbreekt u niet. De minister zou in dat verband wellicht als minister van Uitverkoop over de uitverkoop van Belgacom hebben kunnen spreken.

Of voert u overleg als een bekeerd VLD-politicus, terwijl, tot voor een aantal jaren, misschien niet de minister persoonlijk, maar toch zijn partij de vakbonden in ons land nagenoeg de wacht aanzegde ? De VLD vond de vakbonden duistere en verwerpelijke vormen van organisatie. Nu wilt u een eerste open lijn met die vakbonden organiseren. Welnu, van een bekering gesproken, dat zou er een kunnen zijn.

Voert u overleg als meerderheidsaandeelhouder waarbij u rechtstreeks contact neemt met de syndicale delegatie van het bedrijf waarvan u de meerderheidsaandeelhouder vertegenwoordigt ?

Mijn tweede vraag vind ik vrij essentieel omdat ze betrekking heeft op de visie rond het management van Belgacom. Op welke wijze en wanneer hebt u de directie van Belgacom formeel op de hoogte gebracht ? Was zij aanwezig bij het overleg ? Op welke wijze is de communicatie rond dat overleg met Belgacom gebeurd ?

Dezelfde vraag kan worden gesteld ten overstaan van de collega's-aandeelhouders, de leden van de raad van bestuur in het algemeen en de vertegenwoordigers van de Belgische Staat als meerderheidsaandeelhouder in de raad van bestuur in het bijzonder ? Hoe is deze communicatie verlopen, indien er al communicatie was ? Hebben zij net als anderen onrechtstreeks moeten vernemen dat de minister, als vertegenwoordiger van de meerderheidsaandeelhouder, rechtstreeks boven hun hoofden heen, net zoals voor de directie, met de vakbonden een contact zou hebben.

Ten derde, waar moeten wij dit overleg situeren in het ondertussen bijna vermaarde diamond-model dat de minister hier heeft uiteengezet in het kader van de toelichting van zijn beleidsnota ? Waar valt de assetmanagement-benadering van de uitverkoop van Belgacom te situeren in de voorbereidende gesprekken en procedures ?

Hoe situeert zich dat ten aanzien van de werking van een niet-onbelangrijk comité dat een latent leven leidt, met name het Comité Overheidsbedrijven ? Heeft dit er iets mee te maken ? Zou dat in dat kader kunnen bekeken worden ? Hoe zit het met de werking van de ondernemingsraad ?

Yves Leterme

Hoe situeert uw initiatief zich concreet in de toekomst ?
Hoe situeert uw overleg met de vakbonden zich ten aanzien van de verschillende invalshoeken die ik heb opgesomd ?

Ten vierde, wat was de inhoud van de gesprekken ?

Ten vijfde, wat is de agenda van het volgende overleg ?
Welke punten wilt u rechtstreeks met de vakbonden bespreken ?

De heer **Hugo Philtjens** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de jongste dagen verneem ik uit de hoek van Belgacom dat er een einde zou gesteld worden aan de tewerkstelling van een groot aantal contractuelen met een tijdelijk contract. Dit zou gebeuren omwille van de verplichte aanwerving van stagiairs en vooral omwille van de aanwerving van de eerste werkervaringscontractuelen.

Deze situatie is nogal frustrerend, zowel voor de huidige tijdelijke contractuelen als voor Belgacom zelf. Vooral omdat allerlei hierbij betrokken partijen al veel energie hebben gestoken in de opleiding en de vorming.

Sommigen onder hen zijn daar reeds twee jaar tewerkgesteld, eerst als stagiaire en vervolgens met een tijdelijk contract. Zij hebben reeds heel wat ervaring opgedaan. Hun aanwerving wordt evenwel niet verder verlengd, mede op basis van de vigerende wettelijke bepalingen en bemerkingen inzake de tijdelijke tewerkstelling.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van het feit dat er inderdaad wordt overwogen om deze mensen geen toekomst te bieden bij Belgacom, vooral omdat Belgacom wordt geconfronteerd met de eerste werkervaringscontractuelen ?

M. Jean Depreter (PS) : Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question devait être posée la semaine dernière. Nous avons Belgacom, l'OCCH, la Poste; je voulais simplement avoir des nouvelles du feuilleton en question. J'espère que ce que vous dites n'est pas vrai, le ministre n'a pas pu parler de solde, il a dû y avoir une erreur de vocabulaire. Il semblerait que la décision et les précisions à ce propos soient remises de 6 mois. Pouvez-vous me donner des précisions à ce sujet ? Par ailleurs, la fusion entre AMERITECH et SBC modifie évidemment la donne. Est-ce que cela donne éventuellement de nouvelles orientations ?

On sait que les Américains avaient fait des propositions; c'est là le deuxième élément.

Le troisième : vous avez consulté une banque conseil à propos de l'éventualité de l'introduction en bourse. Pouvez-vous nous donner des renseignements à ce propos, en sachant qu'il y a toujours un aspect confidentiel dans toutes ces choses ? D'un autre côté, il faut bien que nous soyons informés, malgré tout. Des négocia-

tions, ou en tout cas des contacts, ont lieu avec les organisations syndicales. Quand nous avons envisagé de poser la question la semaine passée, les contacts étaient en cours et évidemment, les organisations syndicales ont dit un petit peu partout dans la presse qu'elles avaient déjà fait des économies de personnel. Pour le moment, l'Etat est toujours majoritaire à 51%, nous ne voyons pas de raisons pour que cela change. Nous sommes devant un beau problème qui rencontre les principes que nous avons mis sur pied ensemble, à savoir que nous étudions les dossiers au cas par cas et Belgacom est bien entendu un cas qui évolue au fil du temps. Le tout est de savoir si l'Etat garde son capital investi dans Belgacom ou s'il trouve qu'il est plus intéressant de le reprendre et de le placer ailleurs. Pour la vente, on cite un chiffre de 170 milliards, mais pour les dividendes, si je ne me trompe pas, il s'agit de 2,7 milliards par an. Est-ce que les dividendes en soi ne sont pas intéressants ? La question est donc de savoir vers où l'on va. Est-ce que l'on garde les 51%, ou allons-nous plutôt vers une minorité de blocage, allons-nous en bourse,... ? Vous n'êtes pas obligé de tout dire tout de suite et vous pouvez laisser un petit bout pour la semaine prochaine, pour que les choses puissent suivre leur cours.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, sta mij toe eerst op de specifieke vragen van de heer Philtjens te antwoorden omdat zij over een bepaald deelaspect gaan.

Belgacom voldoet op dit ogenblik aan haar wettelijke verplichtingen wat de aanwerving van economische stagiaires betreft. U verwijst in uw betoog naar het Rosetta-plan. Het is niet zo dat er een verdringingseffect zou optreden. Wel zijn er bepaalde wettelijke restricties - u hebt ze zelf aangehaald - die maken dat men niet eeuwig tijdelijke contractuele toestanden kan blijven aanhouden.

Belgacom heeft 249 personeelsleden in dienst met een contract van bepaalde duur dat eindigt op 31 december 1999. 138 hiervan worden verlengd en 111 niet. Hiervoor kunnen twee redenen worden aangehaald. De eerste reden is de wettelijke restrictie, met name dat men slechts vier opeenvolgende contracten kan afsluiten. De tweede reden is het feit dat die behoefte die tijdelijk door een contractueel personeelslid wordt ingevuld, via interne reconversie door een statutair personeelslid ofwel door een contractueel personeelslid van onbepaalde duur werd ingevuld. Men moet het totale plaatje bekijken. Het is niet zo dat met deze cijfers het totale personeelsbestand zou dalen of stijgen. Het is een mix van beide.

In de mate dat men dit wenst te verhelpen, moet rekening worden gehouden met de wettelijke restrictie. Wenst men die ongedaan te maken, dan is de enige mogelijkheid een wijziging van de wetgeving terzake.

Rik Daems

Deze problematiek is zeker en vast interessant. Alleen ressorteert hij niet onder mijn bevoegdheid. De minister van Werkgelegenheid is voor deze wetgeving verantwoordelijk. Ik zal in ieder geval op korte termijn overleg met haar plegen om na te gaan of aan deze wet al dan niet kan worden gewijzigd, uiteraard na consultatie met de sociale partners, want deze materie is voor hen zeer gevoelig. Ik kan noch wil dus vooruitlopen op een eventuele wettelijke wijziging omdat het een gevoelige materie kan zijn. Men kan het ook ervaren als zouden wij de intentie hebben om een personeelslid dat voor een bepaalde duur is aangeworven voor een bepaalde duur aan te houden om gemakkelijker bepaalde andere vigerende reglementen niet te moeten toepassen en dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn.

Zo kom ik tot de vraag van de heer Letermé die, zoals altijd, zeer specifieke vragen stelt met een dubbele bodem, in de positieve zin van het woord. Het zal u misschien verrassen, maar ik zal u een specifiek antwoord geven.

Het is evident dat ik deze gesprekken aanga want de syndicale organisaties zelf zijn vragende partij. Dat is toch een belangrijk gegeven. Dat wil evenwel niet zeggen - die indruk wil ik ook niet wekken - dat ik zelf geen vragende partij zou zijn. Wij moeten mekaar daarin goed begrijpen.

Ik kan dus veel beter een keer te veel aan tafel zitten met de belangenhebbenden in één van de bedrijven waarin ik, vanuit de regering, de bevoegdheid heb om de aandeelhouderswaarde te verdedigen, dan een keer te weinig. Dit is dus geen formalistisch gebeuren, in de zin van concertatie of overleg. Nee, het is een zeer voluntaristische manier van handelen van mijnentwege.

Ik wil vertrouwen opbouwen. Dat is immers nodig in een snel evoluerende markt en met een nieuwe arbeidsorganisatie. Het is niet meer zoals twintig jaar geleden, toen de werkgever een beslissing nam waarover nadien met de vakbonden werd onderhandeld om wat heibel te maken en om toch iets uit de brand te slepen. De tijdens zijn volledig veranderd. De nieuwe corporate governance-sfeer waarnaar wij steeds meer evolueren leidt tot meer betrokkenheid van elke werknemer, al is momenteel de situatie weliswaar nog vrij gestructureerd omwille van de syndicale organisaties.

Het overleg moet niet worden beschouwd als een formalistisch gebeuren dat binnen bepaalde wettelijke kaders moet plaatsvinden.

Wat betreft mijn hoedanigheid handel ik terzake als verantwoordelijke voor en verdediger van de aandeelhouders. Voor mijn part mag er zelfs sprake zijn van participatie.

De heer **Jean Depreter** (PS) : Of van uitverkoop ?

Minister **Rik Daems** : Of van uitverkoop, ja. The price is right, maar ik zal trachten de heer Depreter niet zenuwachtig te maken. Dit is slechts een verwijzing naar een artikel in Het Laatste Nieuws, waaruit bleek dat het ging om een grote uitverkoop, hoewel iedereen wellicht had begrepen dat wij eigenlijk een instelling hadden gered.

De algemene stelregel is dat er vertrouwen moet worden opgebouwd en dat de relatie tussen aandeelhouders en werknemers optimaal moet verlopen, hoewel men weet dat er hoe dan ook grote veranderingen kunnen plaatsgrijpen. Ik zeg niet dat zij de facto zullen plaatsgrijpen, maar het kan. Dat was mijn enige beweegreden terzake.

Uiteraard houdt men niet zomaar een overleg en het is nogal evident dat de directie hiervan op de hoogte is. U begrijpt toch dat ik hiertoe nooit zou overgaan zonder vooraf telefonisch contact op te nemen met een verantwoordelijke om zijn standpunt te kennen. Dat deed ik dus en het antwoord was positief, niet alleen bij Belgacom, maar ook bij alle andere bedrijven. Mijn relatie met alle verantwoordelijke CEO's, weze het de heer Goossens van Belgacom, de heer Bastien van De Post, de heer Reutlinger van Sabena en anderen, verloopt optimaal, in die zin dat wij omzeggens dagelijks contact hebben met elkaar en dat zulks zeer vlot verloopt. Op die manier kan men gemakkelijk eenieders mening vragen over bepaalde projecten, zoals bijvoorbeeld overleggen om vertrouwen op te bouwen.

Dat is mijn stijl, mijn manier van handelen en dat wordt management by walking around genoemd. Het komt erop neer zo veel mogelijk contacten te leggen. In Amerika spreekt men over CBM's - Confidence Building Measures. En dat is het eerste wat moet gebeuren als men bijvoorbeeld met de Russen negotieert over atombommen.

De contacten passen in de strategische aanpak en in het hele proces. Daarover gaf ik echter al vaak veel uitleg, waarbij ik het trouwens telkens had over de mogelijke diverse vormen. In dat verband had ik het over het vijfhoeckig diamant-model.

De gesprekken worden gevoerd met de vakbonden, maar zeker niet in het openbaar. Ik heb er geen enkele moeite mee om u mede te delen dat die gesprekken handelen over aangelegenheden die de syndicaten zorgen baren. Net zoals de heer Depreter en andere leden, stellen ook zij mij vragen over de toekomst van de bedrijven, over de factoren waarmee rekening wordt gehouden, over de personeelsstatuten en dergelijke. Alzo wordt een open, maar tegelijk informeel gesprek gevoerd aangezien ik niet het recht heb om engagementen aan te gaan ingevolge bepalingen omtrent het paritair overleg. Het gaat eerder om vertrouwensgesprekken.

Rik Daems

Voor dergelijke gesprekken wordt geen agenda opgesteld want dat zou bij wijze van spreken een vast patroon creëren. Wij negotiëren of onderhandelen niet, wij praten gewoon over de toekomst van het bedrijf en gaan na waarmee het bedrijf en de werknemers het best gebaat zijn.

Tot slot kom ik tot de enige vraag die ik werkelijk relevant vond, met name of ik terzake handel als een bekeerd VLD'er. Welnu, wat ik thans doe, heeft absoluut niets te maken met bekering. Vergeet immers niet dat ik behoor tot degenen die het Verdrag van Leuven concipieerden. Ik respecteer eenieders rol en erken de beperkingen ervan.

Bovendien maakt het feit dat het Verdrag van Leuven weerspiegeling vindt in het huidige regeerakkoord van mij zeker geen VLD-bekeerling. Integendeel, het duidt zonder meer op de richting die ik al volg van bij mijn aanvang als parlements lid en die ik nog steeds volg.

Ieder heeft zijn rol te vervullen en zijn verantwoordelijkheid te dragen, maar vanaf het ogenblik dat men zich op andermans terrein begeeft en men in diens plaats begint te denken, geraakt men in de problemen. Terzake gebeurt alles na overleg. Onze gesprekken hebben slechts tot doel vertrouwen op te bouwen; zij staan niet aan een agenda, zijn niet van formalistische aard en hebben geen negotiatief karakter, gezien de wettelijke en andere reglementaire bepalingen terzake.

Mijn enige beweegreden terzake is mijn bezorgdheid als aandeelhouder en mijn bekommernis omtrent de belangen van verschillende actoren, zoals het management, de raad van bestuur en het personeel.

J'en arrive aux questions posées par M. Depreter. Elles portent sur des sujets plus globaux pour lesquels je ne peux pas m'avancer. Je vous confirme en tout cas qu'une mission d'information stratégique a été confiée à une banque d'affaires. C'est logique et ce n'est d'ailleurs pas seulement dans ce dossier-ci que je procède ainsi. Il s'agit effectivement de dossiers qui portent sur des centaines de milliards. Il est donc normal que je ne me penche pas seul sur cette affaire; il faut pouvoir s'appuyer sur une équipe de professionnels qui ont suffisamment d'expérience sur le terrain. Pour La Poste, nous travaillons avec McKinsey. Pour Belgacom, il s'agit de Morgan-Stanley.

La banque d'affaires internationale a une mission d'information stratégique. Cela signifie que sa mission est assez large : elle doit étudier les options potentielles à prendre pour renforcer la position stratégique et opérationnelle de Belgacom. En même temps, on optimise sa valeur de marché, et par conséquent la participation de

l'Etat dans la société Belgacom. En outre, le personnel pourrait être associé au capital de l'entreprise, ce qui est un élément très important. La mission de la banque d'affaires est donc très large.

Cela dit, il va de soi qu'en ce qui concerne les pourparlers avec les membres de l'entreprise, je dois respecter un certain devoir de discrétion. Je ne peux pas discuter ici des propositions potentielles concernant par exemple SBC. Comme cette entreprise est cotée en Bourse, des révélations pourraient influencer directement sa valeur boursière. Par conséquent, pour des raisons économiques, je ne peux pas faire état de ce type de discussion, même si c'est regrettable pour le parlement. Mais rien n'exclut que dans les semaines à venir, je présente, comme je l'ai fait pour La Poste, un exposé sur les entreprises publiques. Evidemment, dans le cas de La Poste, McKinsey avait préparé un plan industriel et il était donc relativement aisé de connaître les perspectives de cette entreprise, ce qui n'est pas le cas de Belgacom où l'on a à faire avec un autre actionnaire "majoritaire". Nous ne pouvons donc rien décider sans qu'ADSB marque son accord et il en va de même pour eux. Le cas est tout à fait différent pour La Poste où nous sommes le seul actionnaire majoritaire.

Par conséquent, monsieur le président, je ne vois aucun inconvénient à vous communiquer de plus amples informations sur la position actuelle de Belgacom. On pourrait même discuter des options à envisager. Le problème, c'est que si l'une de ces options est portée sur la place publique, la spéculation va bon train et modifie la valeur boursière des entreprises concernées. Je veux donc rester prudent. Je ne souhaite pas de débat sur le sujet. Je veux bien vous informer des options qui pourraient être intéressantes. Mais à un certain moment, je devrai agir comme je l'ai fait pour le Crédit professionnel. Quand le fer est chaud, il faut le battre !

Lorsque vous examinez le dossier du Crédit professionnel, vous vous rendez immédiatement compte que la transaction qui a eu lieu était basée sur une logique industrielle et non pas uniquement sur une logique financière portant sur la valeur des actions.

Pourquoi ? Parce que, lorsque vous examinez la transaction en détail - et je peux vous fournir les informations complémentaires sans aucun problème -, vous vous rendez compte que nous avons tenu compte de l'évolution de l'entreprise en Belgique et que nous avons cherché à maintenir son image de marque et tous les accords sociaux conclus avec elle. Pour ces raisons, je considère qu'il s'agit là d'une transaction industrielle et stratégique, qui confère en outre des perspectives de croissance à cette entreprise belge. Je compte par ailleurs privilégier à l'avenir cette voie dans le règlement

Rik Daems

de tous les autres dossiers, sans préjuger qu'à certains moments, l'on puisse donner - et nous en avons déjà débattu ici - une autre interprétation au terme "valorisation" qui se trouve dans l'accord de gouvernement.

Voilà, monsieur le président, les quelques éléments de réponse que je pouvais vous apporter aujourd'hui, en vous indiquant que je pourrai très probablement vous fournir des compléments d'information dans les semaines à venir, tout en conservant le caractère discret de certains aspects sensibles afin de ne pas nuire à nos intérêts en les mettant sur la place publique.

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Wij vinden het een goede zaak dat Belgacom, net zoals een aantal andere bedrijven waarvan wij aandeelhouder zijn, de contacten met het personeel wil voortzetten en uitbreiden. Naargelang er stappen worden gezet in het kader van hetgeen ik de valorisatie en u de uitverkoop noemt, wordt het alsmaar belangrijker, zowel voor de regering als voor het personeel, te weten in welke context en vanuit welke invalshoek die gesprekken worden gevoerd. Dat is belangrijk voor de regering en voor het personeel. Nu zijn wij nog altijd bezig met theoretische concepten, waarbij veel Amerikaans jargon wordt gebruikt. Op een bepaald moment moeten evenwel concrete stappen worden gezet. Ik heb daarstraks horen spreken over een termijn van zes maanden. Collega Georges Lenssen heeft maandag verklaard dat u hebt toegezegd dat in het eerste kwartaal van volgend jaar de valorisatie van Belgacom rond zal zijn. Dan zou het goed zijn te weten vanuit welke invalshoek bepaalde gesprekken zullen worden gevoerd, teneinde te vermijden dat het personeel op een dubbel spoor wordt gezet.

Mijnheer de minister, bevestigt u dat dit overleg maandelijks zal plaatsvinden of heb ik dat verkeerd begrepen ?

Minister **Rik Daems** : Ten eerste, het woord "overleg" is een misplaatste term want het heeft een geijkte betekenis in een bestaande wetgeving. Ik zou niet willen dat het zo wordt begrepen. Het is mijn intentie op geregelde tijdstippen met Belgacom en met alle bedrijven waar een betekenisvolle participatie van de overheid bestaat, te vergaderen.

Ten tweede, de term "uitverkoop" komt uit Het Laatste Nieuws. Ik zou niet willen dat u gaat verkondigen dat ik bevestig wat in Het Laatste Nieuws is verschenen. Ik zou dat niet durven te veronderstellen, maar mijn welhaast schizofrene natuur verplicht mij om deze opmerking te maken.

De heer **Hubert Philtjens** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik hoop dat in de toekomst een optimale participatie mogelijk blijft en dat de continuïteit niet in het gedrang komt.

M. Jean Depreter (PS) : Monsieur le président, monsieur le ministre, je trouve en effet intéressante la proposition d'une réunion du même type que celle que vous avez tenue relativement à La Poste. Il est vrai qu'à certains moments, on parle de processus de valorisation et à d'autres - pour autant que j'aie bien entendu - de "grandes ventes". Je ne doute pas du fait que, l'Etat étant actionnaire, le ministre défende en bon père de famille son portefeuille - cela ne fait pas l'ombre d'un doute à mon sens.

La question de fond est toujours la même : étant donné que ces actions rapportent puisque les dividendes sont élevés - votre approche sera probablement objective -, a-t-on intérêt à vendre ? On fait souvent référence à l'idée de valorisation. De quoi s'agit-il exactement ?

Dans la note de politique générale, au chapitre consacré à la Société fédérale d'investissement, celle-ci - autrement dit l'Etat - peut encore être un opérateur et des initiatives publiques économiques doivent encore exister. Effectivement - c'est ma position de fond mais il faut la nuancer -, dans le contexte économique et financier mondial dans lequel nous vivons, il est parfois intéressant que la puissance publique intervienne comme élément régulateur. La question qui se pose est de savoir où il y a intérêt à intervenir en tant qu'Etat régulateur. On peut estimer que c'est utile dans le cadre de Belgacom, mais on peut aussi estimer que cela ne l'est pas et qu'il vaut mieux mettre ses billes ailleurs. Puisqu'il nous reste quelques ressources et quelques possibilités d'action et qu'il faut en garder, le problème est de savoir où utiliser ces possibilités. Est-ce dans Belgacom ou ailleurs ? Pourquoi ? A-t-on intérêt à encore un peu orienter les télécommunications ? Ces questions restent en suspens.

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

L'incident est clos.

- *La séance est suspendue à 15.40 heures.*

- *De vergadering wordt geschorst om 15.40 uur.*

- *La séance est reprise à 15.49 heures.*

- *De vergadering wordt hervat om 15.49 uur.*

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hinder door oefenvluchten en oefenlandingen door helikopters" (nr. 665)

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances causées par les vols et atterrissages d'exercice d'hélicoptères" (n° 665)

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, als behoedster van het leefmilieu in de meest ruime zin van het woord zou ik u het probleem van de helikoptervluchten willen voorleggen. Niet alleen in onze regio, maar in vele gebieden in dit land worden wij geconfronteerd met diverse klachten over de hinder van laagvliegende helikopters die oefeningen doen. Mijns inziens moet deze maatschappij, die ons vijf of zes dagen per week intens bezighoudt, ook een maatschappij zijn waar de burger nog rust vindt, waar hij ook moege wonen. In een schriftelijke vraag heb ik al gewezen op de gevaren voor de bevolking. Bepaalde mensen zijn ongerust over die laagvliegende helikopters, de geluidshinder die zij teweegbrengen en de beschadiging van de landbouwgewassen. Zij veroorzaken een verstoring van het leefklimaat in onze landelijke gebieden.

Artikel 1 van het ministerieel besluit van 24 december 1970 houdende regeling van de landingen en opstijgingen buiten de luchtvaartterreinen bepaalt de voorwaarden waaraan het landings- en opstijgingsareaal moet voldoen. Artikel 2 bepaalt dat landingen en opstijgingen buiten de luchtvaartterreinen niet zijn toegelaten in steden en bebouwde gedeelten.

Mevrouw de minister, in uw antwoord verwijst u naar het ministerieel besluit van 23 oktober 1975. Dit besluit bevat een verbodsbepaling om natuurreservaten op geringe hoogte te overvliegen. U verwijst eveneens naar een regeling van de burgerluchtvaart inzake bepaalde aspecten van veiligheid. Bovendien wijst u erop dat inzake burgerlijke aansprakelijkheid het gemeen recht van toepassing is.

Mevrouw de minister, wat zijn de concrete initiatieven om de hinder aan te pakken die helikopters veroorzaken ? U suggereert dat u bij het Bestuur der Luchtvaart zult aandringen dat het snel meer middelen vrijmaakt opdat de geldende regels kunnen worden gerespecteerd. Wat is het resultaat van uw verzoek ? Kunt u de concrete initiatieven toelichten ?

Mevrouw de minister, ik beklemtoon dat elke sporttak en vrijetijdsbesteding aan zijn trekken moet kunnen komen. Er zijn echter grenzen.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal mijn schriftelijk antwoord toelichten. Deze problematiek moet dringend worden opgelost.

Niet alleen het Bestuur der Luchtvaart kan initiatieven nemen, ook andere overheden en instanties. Ik kan me echter niet uitspreken over de rechtsmiddelen die andere actoren kunnen aanwenden.

Ik ben bevoegd voor de veiligheid. U weet dat een minimumhoogte is vastgelegd die helikopters moeten aanhouden behalve bij het opstijgen en landen. Artikel 74

van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregels bepaalt dat de minimumhoogte buiten de bebouwde zone 50 meter is en 100 meter binnen de bebouwde zone. Er moet een afstand van 50 meter worden gerespecteerd om elke vaste of kunstmatige hindernis te vermijden. Bijkomende manoeuvres zoals ter plaatse blijven hangen op lage hoogte zijn alleen toegelaten in scholingsvluchten en vluchten nodig voor het behoud van de behendigheid in het sturen.

Op dit ogenblik is het toezicht op de naleving van de bestaande luchtvaartreglementering een prioriteit. Regels uitwerken is één zaak, erop toezien dat de regels worden nageleefd is een andere zaak. Bovendien ben ik van plan samen met het kabinet en het Bestuur der Luchtvaart de mogelijkheid te laten onderzoeken om in het luchtwegboek bepalingen inzake het leefmilieu te laten opnemen. Het luchtwegboek bestaat reeds lang. Vroeger was de leefmilieuproblematiek niet zo acuut.

Op dit ogenblik ontbreken bepalingen inzake leefmilieu in het luchtwegboek. Daarom zal het een tijdje duren vooraleer dit punt is opgelost.

Wat de opvulling en de uitbreiding van de personeelsformatie betreft, zijn procedures bezig om het Bestuur der Luchtvaart bijkomend personeel ter beschikking te stellen. Dit personeel zal zich hoofdzakelijk met veiligheid bezighouden. De nodige machtigingen voor de aanwerving van 24 bijzonder gekwalificeerde ambtenaren zijn aangevraagd. Het budget voor de aanwerving werd vrijgemaakt. Deze aanwerving is noodzakelijk om een effectieve controle op de naleving van de reglementering op het terrein mogelijk te maken.

Ik ga ervan uit dat de vakbonden dit dossier in februari kunnen bespreken. Als deze onderhandelingen vlot verlopen, kunnen de eerste aanwervingen tegen eind 2000 gebeuren. Deze mensen moeten worden opgeleid. De opwaardering kan slechts effect hebben na een investering van het bestuur in tijd en middelen. Ik begrijp het ongeduld van de indieners van de klachten die niet wakker hoeven te liggen van de aanwervingsproblematiek.

Om tegemoet te komen aan de acute klachten kan ik alleen eisen dat de bestaande reglementering gerespecteerd wordt. Ik ben me ervan bewust dat een goede controle een conditio sine qua non is om de naleving van de regelgeving in de luchtvaart te kunnen verzekeren.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar openhartig antwoord. Het verheugt me dat ze enerzijds, de problematiek die ik heb aangekaart onderschrijft en anderzijds, toegeeft dat

Jozef Van Eetvelt

de reglementering verouderd is en dringend moet worden bijgestuurd. Het is correct dat een goede controle bijdraagt tot de naleving van de regels. Dit betekent dat bij gebrek aan voldoende controlemiddelen, misbruiken niet zijn uitgesloten.

De minister heeft bevestigd dat de begroting de nodige kredieten heeft vrijgemaakt om bijkomende controle-ambtenaren in dienst te nemen. Mevrouw de minister, is het op dit ogenblik niet mogelijk met het bestaande personeelskader reeds meer controles uit te voeren? Meer controle kan een goede waarschuwing zijn voor de avonturiers die tijdens de weekends voor onveiligheid zorgen.

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

L'incident est clos.

Question orale de Mme Pierrette Cahay-André à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conducteurs fantômes" (n° 672)

Mondelinge vraag van mevrouw Pierrette Cahay-André aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "spookrijders" (nr. 672)

Mme **Pierrette Cahay-André** (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, en matière de sécurité routière, le problème des conducteurs circulant à contresens - dits "conducteurs fantômes" -, principalement sur les autoroutes, n'a pas encore trouvé de solution efficace. Les statistiques montrent que les conducteurs fantômes ont provoqué 22 accidents en 1998 dans lesquels 14 personnes ont été tuées - ce qui est grave - et 26 personnes grièvement blessées.

Le danger que représentent de tels conducteurs doit aussi être évalué en fonction des incidents qui n'ont pas provoqué d'accident. Ainsi, le routier ivre qui a été intercepté par la gendarmerie le 11 décembre, après avoir roulé pendant 22 kilomètres à contresens sur l'autoroute Liège-Bruxelles ne figurera sans doute pas dans les statistiques de la sécurité routière. J'ai lu dans la presse, et je tiens l'article à votre disposition, que ce chauffeur était ivre mort et croyait aller vers l'Allemagne alors qu'il roulait à contresens sur l'autoroute. Il a été intercepté par la gendarmerie et, à la lecture de l'article, on se rend compte que les gendarmes qui sont intervenus ont vraiment risqué leur vie en agissant. Heureusement pour eux, ils n'ont pas été blessés.

Dans un article de presse plus ancien, on parle d'un jeune gendarme de 35 ans qui a trouvé la mort en novembre 1999. Ces événements arrivent assez fréquemment et je suis fort attentive à cela depuis des

années. Je me dis qu'il faut sans doute, de temps en temps, faire état de cette situation. Il ne faut pas attendre qu'il y ait 1000 blessés ou 1000 personnes tuées. On ne s'inquiète souvent qu'à l'occasion d'accidents spectaculaires.

Madame la vice-première ministre, en dehors des statistiques de l'IBSR, existe-t-il un relevé des incidents dans lequel des conducteurs fantômes sont interceptés avant de provoquer un accident? Pourrait-on avoir un relevé des incidents n'ayant pas fait de victimes? Des dispositifs techniques placés à la sortie des bretelles d'autoroute ou de voies rapides permettent d'arrêter la course d'un véhicule s'engageant à contresens. Quelles expériences ont à ce jour été menées en vue du placement d'équipements de ce type? Quel est le résultat de l'évaluation de ces expériences? Quels sont les équipements faisant actuellement l'objet d'un agrément en vue de leur placement par les gestionnaires de la voirie? Enfin, quel est l'état d'avancement de la concertation avec les régions sur cette question? Je sais que les voiries dépendent des régions mais je pense que vous pourriez mener cette concertation. Il me semble que la problématique est assez importante pour qu'on s'y attarde quelques instants.

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, chère collègue, le phénomène des conducteurs fantômes est un problème en soi même si, heureusement, il reste relativement marginal. Les chiffres que vous citez sont cependant suffisamment importants pour qu'on se penche sur la situation.

Pour répondre à votre question, en dehors des statistiques évoquées concernant les accidents avec lésions corporelles, il n'existe pas de relevé uniforme et centralisé d'incidents de conducteurs fantômes interceptés avant de provoquer un accident. Nous l'apprenons lorsque la presse relate l'incident et lorsque la personne a été identifiée. Il arrive d'ailleurs que des conducteurs fantômes ne soient même pas identifiés du tout et fassent un bout d'autoroute à contresens sans que personne n'intervienne ou, parfois, ne s'en rendent même pas compte parce qu'ils ne rencontrent personne sur le trajet effectué.

L'aménagement et l'équipement du réseau autoroutier relève des communes, des provinces et des régions en fonction du type de voirie concernée.

En ce qui concerne la recherche de solutions pour éviter l'engagement à contresens, on touche à la question de la lisibilité de la signalisation mise en place (les panneaux, la signalisation variable, la télématique et autres) qui est une question plutôt liée aux compétences régionales. Il y a quelque temps, des moyens plus draconiens ont été testés, mais qui ont été abandonnés dans la mesure où ils présentaient des dangers soit pour les usagers, soit

Isabelle Durant

pour ceux qui étaient en charge (gendarmerie, police) d'arrêter ces chauffeurs éventuels. Pour connaître les détails de la question, il faudrait l'adresser aux régions en ce qui concerne le dispositif sur autoroute, car c'est dans leurs compétences.

Enfin, je suis d'accord avec vous qu'il s'agit là d'un problème important et que les conducteurs fantômes - a fortiori sur l'autoroute, car la vitesse y est plus élevée - peuvent provoquer des accidents graves et mortels. Je pense que cette question devrait être évoquée dans une réunion de la nouvelle CIMIT (ancienne CICI) - lieu de concertation entre les régions et le fédéral - de manière à identifier quels seraient les outils concertés que nous pourrions mettre en place chacun dans nos compétences pour aboutir à une meilleure prévention de ces problèmes.

Mme **Pierrette Cahay-André** (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, je remercie Mme la ministre. Je sens que vous avez un intérêt pour la question et j'estime que même une seule vie préservée vaut la peine que l'on prenne des mesures. Les régions sont gestionnaires des autoroutes et c'est surtout là, comme vous l'avez dit, que se pose le problème, même si on peut prendre un sens interdit sur une route communale. Un jour, j'ai vu quelqu'un qui s'engageait à contresens sur une autoroute; heureusement, il s'en est rendu compte. C'est qu'au fond, cela peut parfois prêter à confusion, on peut être distrait. Je pense qu'effectivement, si les dispositifs physiques sont de la compétence des régions, au niveau fédéral, nous avons notre responsabilité en ce qui concerne la réglementation, qui doit être générale. Je pense que des dispositifs uniformes seraient intéressants. En outre, il faudrait voir quelle sorte de dispositifs. Moi, je trouve que tout ce qui est lumineux et qui clignote reste quand même plus visible, à condition que l'on ne s'y habitue pas, mais si c'est le cas, c'est que l'on est de la région et que l'on connaît bien l'endroit. On pourrait y réfléchir et s'adjoindre l'aide de l'IBSR et des organismes de concertation. J'espère que vous allez mettre quelque chose en place, car je trouve que c'est un sujet vraiment important. Je ne manquerai d'ailleurs pas de consulter régulièrement la presse chaque fois qu'il y aura un accident de ce type, d'autant que je suis certaine qu'il y en aura encore. Je vous demande donc dans la mesure du possible de ne pas tarder.

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

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de noodzakelijke modernisering van het binnenvaartreglement" (nr. 675)

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nécessaire modernisation du règlement de la navigation intérieure" (n° 675)

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het is traag op gang gekomen, maar uiteindelijk begint men te ontdekken wat de ontwikkeling van de binnenvaart kan betekenen in het kader van de mobiliteitsproblemen waarmee wij geconfronteerd worden. Al te lang heeft men op federaal vlak en in de regio's nagelaten de mogelijkheden die de binnenvaart biedt in te passen in een globale mobiliteitsvisie. Zeer dikwijls ontstonden er langs kanalen industriezones en ging men pas achteraf een oplossing zoeken voor de mobiliteit ter plaatse. Het is dan ook goed dat men ontdekt heeft dat dit een oplossing kan bieden maar daarnaast moet men werken met een scheepvaartreglement daterend van 1935. Daarin zijn nog zeer restrictieve bepalingen vervat met betrekking tot de binnenschepen. Uiteraard zijn die bepalingen al zeer lang voorbijgestreefd. Zo is de nachtvaart blijkbaar nog steeds verboden. Bepalingen omtrent scheepsafmetingen op kanalen en vaarten zijn bovendien bijzonder hinderlijk voor het goederenvervoer per binnenschip. Als mijn informatie juist is, liet men tot op heden afwijkingen oogluikend toe. Nu begint men daarop echter meer toezicht te houden met alle problemen van dien. Het is vastgesteld dat de scheepvaartpolitie veel scherper toekijkt en desgevallend ook optreedt. De vraag is natuurlijk of dit kan blijven duren en welke gevolgen dit zal hebben. Concreet is het daardoor bijvoorbeeld onmogelijk om de sastijden tussen Gent en de Franse grens niet te verlengen. In het algemeen wordt ook de vlotte doorstroming van het binnenvaartverkeer hierdoor belemmerd.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van dit probleem ? Een aanpassing van het reglement uit 1935 zou natuurlijk goed passen in het regeerakkoord dat bepaalt dat het aandeel van de binnenvaart en het spoor in de vervoersmarkt van goederen moet worden opgedreven. Bent u van plan om het scheepvaartreglement aan te passen ? Als er een aanpassing komt, zult u de sector dan bij de herziening betrekken ? Mevrouw de minister, ik begrijp dat niet alles binnen de kortste keren kan worden opgelost maar het gaat hier om een dringende zaak. Voorziet u dat de voorbereidende werkzaamheden binnen afzienbare tijd kunnen worden afgerond en dat er contacten kunnen worden gelegd om uiteindelijk tot een oplossing te komen ? Dit is absoluut noodzakelijk om het mobiliteitsprobleem dat in de komende jaren nog prangender zal worden, op te lossen.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Eetvelt, dit probleem is mij bekend. Het bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart dat terzake bevoegd is, heeft mij een ontwerp van scheepvaart-

Isabelle Durant

reglement bezorgd dat werd aangepast aan de moderne scheepvaart. Er zal worden onderzocht in hoeverre een uitbreiding van het toepassingsgebied van de wet op de veiligheid der schepen, daterend van 5 juni 1972, tot de binnenvaart als noodzakelijke wettelijke grondslag kan dienen voor het voormelde scheepvaartreglement. Het staat aan de agenda van de Interministeriële Conferentie voor mobiliteit, infrastructuur en telecommunicatie om de nodige voorstellen te doen om de modernisering van het reglement uit te werken in overleg met de Gewesten, die uiteraard ook veel bevoegdheden hebben in verband met dit probleem. Het ontwerp is gebaseerd op de aanbevelingen van de economische commissie voor Europa te Genève. Ook de scheepvaartreglementen van onze buurlanden zijn hierop geïnspireerd. De internationale regels moeten zonder verandering worden overgenomen voor een aanzienlijk deel van het reglement. Dat geldt voor de betekenis van de verkeersborden, de optische tekens en lichten van schepen, de bebakening en de voorrangsregels.

Zodra de Gewesten officieel in kennis gesteld zijn van het ontwerp, zullen de beroepsorganisaties van de gebruikers informatie krijgen en geraadpleegd worden. Bij het invoeren van dit reglement moet de voorziene procedure van betrokkenheid der Gewesten in acht worden genomen. Om hierbij geen vertraging op te lopen, zal ik dus tijdens de volgende CIMIT voorstellen om de Gewesten hierbij dadelijk te betrekken.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, de minister kondigt een stap in de goede richting aan. Het probleem is blijkbaar gekend. In het kader van de mobiliteitsproblematiek moeten wij de reglementering dringend aanpassen.

Mevrouw de minister, u dient nog een hele procedure te doorlopen om tot een oplossing te komen. We kunnen de binnenvaart niet alleen binnen onze landsgrenzen bekijken. Het is dan ook belangrijk om rekening te houden met de Europese richtlijnen. U hebt niets gezegd, mevrouw de minister, over betrokkenheid van het Parlement. Misschien zou het nuttig zijn om deze commissie hierover ook te informeren. Tegelijkertijd moet u ook de belanghebbenden bij uw contacten betrekken.

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

L'incident est clos.

Ordre des travaux

Regeling van de werkzaamheden

La question orale n° 679 de M. Thierry Giet est retirée.

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bevoegdheid van de federale ombudsdienst bij de NMBS" (nr. 684)

Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la compétence du service de médiation fédéral auprès de la SNCB" (n° 684)

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, bij het doornemen van het jaarverslag van de federale ombudsdienst viel mij een detail op. Het ging om een concreet dossier in verband met een arbeidsongeval.

Het concrete dossier doet hier eigenlijk niet terzake, maar hieromtrent is blijkbaar een conflict ontstaan tussen de gedelegeerd bestuurder van de NMBS en de federale ombudsman die in dit dossier heeft bemiddeld bij de NMBS. De federale ombudsdienst vond dat de klager gelijk had en de regeringscommissaris verklaarde dat hij vond dat de federale ombudsdienst bevoegd was om een dergelijk conflict bij de NMBS aan te klagen. De gedelegeerd bestuurder weigerde echter hierop in te gaan of een antwoord te geven.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van een bevoegdheidsconflict tussen de federale ombudsman en de NMBS ? Deelt u de mening van de regeringscommissaris dat het College van federale ombudsmannen voor een dergelijk dossier bevoegd is ? Hebt u eventueel al afspraken gemaakt om dergelijke conflicten in de toekomst te vermijden ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Schalck, er is inderdaad een discussie geweest over de bevoegdheid van het College van federale ombudsmannen naar aanleiding van de behandeling van een dossier inzake materiële schade opgelopen door een personeelslid van de NMBS. Deze laatste heeft het College van de zaak op de hoogte gebracht.

J'ai effectivement été informée de cette question par le collège des médiateurs fédéraux. J'ai appris que, dans un premier temps, l'administrateur délégué de la SNCB contestait la compétence des médiateurs fédéraux. Renseignements pris à la suite de votre question, il semble que la SNCB reconnaisse un peu plus la compétence des médiateurs fédéraux. D'ailleurs, le rapport annuel de ces derniers fait état de cette question, dans le cadre de l'ensemble des cas qui leur sont soumis.

A mon point de vue, par sa fonction, le médiateur de la SNCB est compétent pour tout ce qui concerne les relations entre un usager et la SNCB, c'est-à-dire pour toutes les questions liées au voyageur.

Isabelle Durant

Pour tout autre problème, il n'y a pas de raison que les médiateurs fédéraux ne puissent pas être concernés. En effet, quand une plainte ou une requête est déposée auprès des médiateurs fédéraux, en dehors des questions touchant les relations entre usagers et SNCB, elle a toute sa valeur. Je suis assez d'accord avec vous : les médiateurs fédéraux sont compétents pour tout ce qui dépasse les conflits ou problèmes entre usagers et SNCB.

Par ailleurs, il est sans doute bon de rappeler que les médiateurs fédéraux ont surtout pouvoir d'émettre des recommandations, sans pouvoir d'injonction.

Néanmoins, j'ai reçu un courrier des médiateurs fédéraux dans ce sens et j'ai pris contact avec la SNCB dans l'esprit que je viens de vous décrire.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, dit antwoord verheugt mij en volstaat.

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

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de interne beveiliging van de NMBS-stations in Limburg" (nr. 690)

Question orale de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures de protection interne des gares de la SNCB au Limbourg" (n° 690)

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, vorige week vernam ik uit de pers dat de directie van de NMBS-Limburg meedeelde dat er vanaf 1 januari 2000 geen interne beveiligingsdienst meer ter beschikking zou zijn voor het bewaken van de spoorwegstations in Limburg.

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

Concreet zou dit betekenen dat 4 veiligheidsbeambten die thans nog vanuit Hasselt opereren, na nieuwjaar vanuit Leuven zouden worden gecommandeerd. Ik weet wel dat door de politiehervorming de spoorwegpolitie gedeeltelijk werd overgeheveld naar de rijkswacht, maar de NMBS had toch beloofd dat het district Hasselt in aanmerking zou komen voor het oprichten van een interne beveiligingsdienst. Veertien dagen geleden heeft de directie echter laten weten dat de thans voor de veiligheidsbeambten gehuurde voertuigen terug naar Brussel moesten omdat het huurcontract was vervallen. Ik heb begrepen dat de interne beveiligingsdienst vanaf nieuwjaar zal opereren vanuit Leuven. In Limburg vind

men dit niet aanvaardbaar, gezien het stijgende vandalisme en drugsgebruik in de stations en hun omgeving. Bovendien lijkt het onmogelijk om vanuit Leuven alle Limburgse stations te controleren inzake veiligheid.

Mevrouw de minister, kunt u dit bericht bevestigen ? Zo ja, welke motivatie ligt aan de basis hiervan ? Het zou wellicht interessant zijn te weten hoe de interne beveiliging over het hele grondgebied wordt georganiseerd, waar er diensten behouden blijven en waar er worden afgeschaft. Hoe wil men in Limburg het toezicht organiseren als er vanaf januari 1999 geen voertuigen meer beschikbaar zijn ? Zijn er cijfers bekend inzake vandalisme en drugsgebruik ? Werden er statistieken van aangelegd ? Worden de betrokken veiligheidsbeambten reëel overgeplaatst naar Leuven of krijgen zij enkel hun instructies van daaruit, terwijl hun standplaats behouden blijft ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw Brepoels, in het kader van de integratie van de spoorwegpolitie in de rijkswacht werd bepaald dat 158 politie-officieren deel konden uitmaken van de afdeling spoorwegpolitie bij de rijkswacht. De 158 andere gewezen politie-officieren van de NMBS werden ondergebracht in een interne bewakingsdienst. Deze integratie was een feit op 1 juni 1999. Bij de oprichting van de brigades van de interne bewakingsdienst diende in de eerste plaats rekening te worden gehouden met een aantal parameters als aantal opstappende reizigers per dag, criminogene en criminologische factoren, aantal opgestelde processen-verbaal van de voorgaande jaren en het al of niet aanwezig zijn van een brigade spoorwegpolitie.

Dit zijn de vier parameters, onder andere. Na onderzoek werd door de NMBS geopteerd voor de vestiging van een interne bewakingsdienst te Leuven, met antennes te Mechelen en Hasselt. In het voorstel tot kaderwijziging bij de oprichting van de interne bewakingsdienst, werd bij de werkzetel Leuven voorzien in 3 plaatsen te Hasselt. De leidinggevende ambtenaar bevindt zich evenwel te Leuven.

De interne bewakingsdienst van de NMBS - dat was uw tweede vraag - bestaat uit 11 brigades, die respectievelijk hun standplaats hebben in de regio's Gent, Brugge, Antwerpen, Leuven, Kortrijk, Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Charleroi, Mons, Liège et Namur. De brigades Leuven en Namen hebben respectievelijk antennes in Mechelen en Arlon. In de andere regiostations is niet voorzien in een kader van de interne bewakingsdienst. Het vastgestelde kader bedraagt 158 eenheden. Deze werden verdeeld over de verschillende brigades in een tweeploegenstelsel. In Hasselt bevindt zich wel een brigade van de spoorwegpolitie van de rijkswacht.

Ten derde, naar aanleiding van de overgang van politiedienst naar interne bewakingsdienst dienden de voertuigen die door de verschillende brigades werden gebruikt,

Isabelle Durant

te worden vervangen. Ten einde de continuïteit te bewaren, werd in Hasselt voorlopig een voertuig gehuurd. Aangezien er daar geen brigade werd opgericht, kan er in de huidige situatie ook geen voertuig worden toegewezen. De controles in de verschillende stations van die regio dienen dan ook per trein te gebeuren. Dit sluit aan bij de idee om een aanwezigheidspolitiek te voeren in de treinen en zo het veiligheidsgevoel te verhogen.

Ten vierde, voor 1999 beschikken wij nog niet over cijfers, maar voor 1998 en met als basis het aantal door de toenmalige spoorwegpolitie opgestelde processen-verbaal, kunnen wij toch enkele vaststellingen doen : totaal aantal opgestelde processen-verbaal : 362; processen-verbaal voor beschadigingen : 123; processen-verbaal voor verdovende middelen : 0. Dat zijn echter cijfers voor 1998.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Zijn dat enkel cijfers voor Limburg, of niet ?

Minister **Isabelle Durant** : Wij zullen zien. U hebt ook een vraag gesteld in verband met de veiligheidsbedienden, tewerkgesteld in de regio Hasselt. Zij worden geleid vanuit Leuven en worden prioritair ingezet in de regio Hasselt, maar kunnen ook worden ingezet in de regio Leuven. Ondertussen deelt men mij mee dat het over de cijfers voor Limburg gaat.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mevrouw de minister, over de cijfers voor 1998 heb ik toch mijn bedenkingen. Die cijfers liggen hoog. Bovendien gebeuren er nog heel wat feiten waarvoor geen proces-verbaal wordt opgemaakt. Ik dank u voor uw antwoord, maar ik heb weinig vernomen over de motivatie voor de verdeling van de brigades. Ik heb wel een aantal criteria vernomen, maar wat heeft men willen doen met die 158 mensen ? Heeft men hen onder een leiding willen plaatsen ? Heeft men grotere groepen willen creëren ?

Ik kan me voorstellen dat deze mensen zich met de trein verplaatsen. Ik stel dus vast dat er op de trein wel veiligheidsmensen aanwezig zijn, maar in de stations en in de omgeving ervan is niemand ter beschikking om vaststellingen te doen als er iets gebeurt. Als men Leuven, Mechelen en Limburg samen bekijkt, betekent dit een grote groep. Ik heb begrepen dat deze mensen naargelang van de behoeften zullen worden ingeschakeld. Drie voor heel Limburg vind ik echter een erg kleine equipe, zeker als ze zich de hele tijd over het grondgebied moeten verplaatsen.

Ik vraag me af of de NMBS de juiste keuze heeft gemaakt. Ik vermoed dat de directie van de NMBS dit plan heeft uitgetekend naar aanleiding van de politiehervorming en de gevolgen die dat voor de spoorwegpolitie heeft onvoldoende heeft ingeschat.

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 zorg voor de verkeersveiligheid in het federaal veiligheidsplan" (nr. 682)

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'attention accordée à la sécurité routière dans le plan de sécurité fédéral" (n° 682)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik maak me zorgen over de verkeersveiligheid zoals bepaald in het federaal veiligheidsplan. Vorige week hebben we van de krachtlijnen van het federaal veiligheidsplan kennis kunnen nemen. Dat plan is toegespitst op negen prioriteiten.

De negende prioriteit omvat het doen dalen van het aantal verkeersongevallen met lichamelijk letsel tot gevolg. Dit is slechts de negende prioriteit. Ik hoop dat de prioriteiten niet hiërarchisch zijn gerangschikt, want het aantal verkeersslachtoffers is een veelvoud van het totaal aantal slachtoffers van alle andere vormen van criminaliteit samen.

In het Belgabericht van 9 december worden voor andere sectoren en prioriteiten concrete actiepunten opgesomd, zoals bijvoorbeeld een vereenvoudiging van het strafrecht, een efficiënte strafprocedure, de strijd tegen de corruptie, veilig bouwen, wijkveiligheid en risico-beheersing, georganiseerde misdaad en witteboorden-criminaliteit, strafbemiddeling en alternatieve straffen, inbeslagname van criminele vermogens.

Maar zelfs met een vergrootglas vind ik over de verkeersveiligheid niets terug, dit niettegenstaande het feit dat met een consequente planmatige handhaving, met een voldoende hoge objectieve en subjectieve pakkans en met een zekerheid van bestraffing en aangepaste bestraffing, het gedrag van de automobilist kan worden gewijzigd.

Ik ontmoet gelukkig een medestander in mijn strijd, de heer Schalck, die in zijn betoog tijdens het begrotingsdebat vanmorgen de minister heeft gesommeerd om meer concrete inspanningen te leveren ten aanzien van de verkeersveiligheid.

Mevrouw de minister, ik wil u enkele vragen stellen om na te gaan of er al concrete voorstellen zijn geformuleerd in het kader van het veiligheidsplan. Werden naast de projecten die in andere sectoren van start zijn gegaan, ook projecten opgestart inzake de naleving van de verkeersregels ? Zo ja, om welke projecten gaat het ? Waar

Jos Ansoms

en wanneer zullen ze worden uitgevoerd ? Hebt u een idee van de kostprijs en het aantal manuren dat eraan is verbonden wat politie en rijkswacht betreft ? Welke voorstellen hebt u aan uw collega's in de federale regering gedaan omtrent de verkeersveiligheid in het federale veiligheidsplan ?

Mevrouw de minister, hebt u deze voorstellen uitgewerkt in overleg met de gewestelijke collega's van Openbare werken en Verkeer in het kader van de besprekingen in het ICVI ? Er is immers een grote wisselwerking tussen verkeersveiligheid, reglementering en infrastructuur. En, als er reeds overleg met uw gewestelijke collega's is geweest, welke standpunten hebben de gewestelijke ministers ingenomen in verband met uw omtrent het hoofdstuk verkeersveiligheid in het federale veiligheidsplan ? Tenslotte vernam ik graag hoe uw voorstellen zijn onthaald door uw collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie. Hoe zijn zij in het federale veiligheidsplan verwerkt ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Ansoms, op de Ministerraad van 1 oktober 1999 heeft de minister van Justitie gevraagd om in samenwerking met alle betrokken departementen het federaal veiligheidsplan uit te tekenen zoals bepaald in het federaal regeerakkoord. Op vraag van mijn kabinet werd met het kabinet van Justitie, waarvoor de heer Verwilghen bevoegd is, op 4 november vergaderd om meer informatie te verkrijgen over de prioriteiten opgesomd in het federale veiligheidsplan en de aanpak van de verkeersongevallen met letsels. Ik heb heel concrete voorstellen gedaan in verband met de controle op de volgende 4 domeinen : alcohol, een zeer belangrijk probleem wanneer men de ongevallencijfers bekijkt; snelheid, een ander probleem dat in combinatie met alcohol nog vergroot; gedrag ten opzichte van de zwakke weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers; het dragen van de gordel. Dat zijn de 4 punten. Het is belangrijker om duidelijke doelstellingen te bepalen in de plaats van algemene maatregelen te nemen, zeker in verband met de problemen die we goed genoeg kennen. Het zijn geen nieuwe problemen, maar het zijn wel de grote oorzaken van ongevallen. Het is natuurlijk de minister van Justitie die een plan moet maken waarin mijn voorstellen hopelijk worden opgenomen. Hij zal de komende dagen of weken zijn plan bekendmaken. Ik zal dat aandachtig bestuderen om te zien welke maatregelen zijn genomen om de ongevallencijfers op de wegen op hun juistheid te controleren.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik heb begrepen dat de minister enkele keren heeft moeten aandringen bij de minister van Justitie om te weten wat er van haar wordt verlangd.

Ik stel vast dat zij concrete voorstellen heeft gedaan. Mevrouw de minister, ik vind het alleen eigenaardig dat in het betreffende Belgabericht dat is uitgegaan van de

federale regering, wel wordt ingegaan op allerlei concrete projecten, waarvan ik er zojuist een reeks heb opgesomd, maar niet op wat u concreet hebt ingebracht. Het gaat om het bericht van 9 december. Ik hoor dat u concrete voorstellen hebt gedaan naar aanleiding van de vergadering van 4 november. Hieruit leid ik af dat die voorstellen ofwel nog niet zijn aanvaard, ofwel niet zo belangrijk zijn bevonden om ze in het Belgabericht op te nemen. Ik kan alleen voortgaan op dat bericht.

Mevrouw de minister, op enkele punten heb ik geen antwoord gekregen. Hebt u over deze concrete voorstellen vooraf overleg gepleegd met de gemeenschapsministers ? Ik vraag dit omdat er inzake infrastructuur, wegbeheer en controle van de wetgeving een wisselwerking bestaat tussen het federale niveau en de Gewesten en de Gemeenschappen.

Minister **Isabelle Durant** : Het persagentschap Belga valt niet onder mijn verantwoordelijkheid. Dat is mischien jammer voor Belga.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mevrouw de minister, het is spijtig voor u dat uw concrete projecten niet werden opgenomen in het Belgabericht. Nu weet de bevolking niet dat u concrete voorstellen hebt ingediend en dat u heel hard aan het werk bent. Het is jammer dat de mensen dit niet weten ? Wel weet de bevolking dat er andere projecten zijn. Dat is het enige wat ik vaststel.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer Ansoms, daarnaast is er het veiligheidsplan. Dat is een project van de minister van Justitie. Dat voorstel zal opnieuw ter bespreking worden voorgelegd in de Ministerraad. Dit laat toe op meer precieze en concrete prioriteiten in verband met verkeersveiligheid in te gaan.

Wat het overleg met de regio's betreft, meen ik dat het noodzakelijk is dat inzake de prioriteiten een impuls wordt gegeven door het federale niveau. Het spreekt vanzelf dat op het vlak van toepassing en controle moet worden overlegd met de regio's met het oog op het bevorderen van de samenwerking tussen de gemeentepolities en het inzetten van de rijkswacht. Voor het uitwerken van precieze voorstellen heb ik mijns inziens de hulp van de regio's niet nodig. De toepassing ervan en de controle erop vragen daarentegen wel een coördinatie tussen het federale niveau, de Gemeenschappen en de Gewesten en de gemeenten.

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 idee van de Antwerpse havenscepen in verband met de privatisering van de havenspoorwegen" (nr. 696)

Isabelle Durant

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'idée de l'échevin anversoïse du port au sujet de la privatisation des chemins de fer portuaires" (n° 696)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, een heel belangrijk VLD-politicus, met name de Antwerpse havenschepen die, indien hij de volgende weken zijn slag zal thuishalen misschien de toekomstige burgemeester van die stad wordt - maar dan zal hij nog af te rekenen krijgen met andere belangrijke VLD-politici - heeft de idee gelanceerd om de haven-spoorwegen, dus de spoorinfrastructuur in het havengebied te privatiseren. De heer Delwaide brengt daarvoor heel wat economische argumenten naar voren. Hij stelt voor dat het autonoom gemeentelijk havenbedrijf de spoorinfrastructuur in het havengebied zou uitbaten samen met privé-partners, zowel binnenlandse als buitenlandse.

Wanneer de NMBS voldoende concurrentieel zou zijn ten opzichte van die andere binnenlandse of buitenlandse privé-partners, dan mag zij eventueel ook meedoen.

Een van die partners zou misschien De Lijn kunnen zijn. U herinnert zich de idee van de heer Stevaert dat ook De Lijn aan spoorexploitatie zou moeten doen.

Teneinde daarop enig zicht te krijgen en om dat idee te kunnen evalueren, had ik in de eerste plaats van de minister graag wat documentatie en informatie gekregen over de aanwezigheid van het spoorgebeuren in de Antwerpse haven. Over hoeveel kilometers gaat het daar ? Bezit de NMBS overslaginstallaties in het havengebied, zo ja, hoeveel ? We kunnen dan eventueel al eens nagaan hoeveel het zal kosten om dit te privatiseren en over te nemen.

Ten tweede had ik graag van de minister vernomen welke investering de NMBS in de eerstvolgende jaren nog gepland heeft en voor welk bedrag zij gaan investeren in het Antwerps havengebied in het kader van de goederenstromen. Dat is ter informatie.

Ten derde, hoe beoordeelt de minister de ideeën van deze belangrijke havenschepen ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Ansoms, vooreerst zal ik uw vraag naar de cijfers beantwoorden. Het totaal aantal kilometers spoor, verkeers-, bij- en bundelsporen bedraagt ongeveer 1 000 kilometer. De NMBS bezit via haar dochterondernemingen overslaginstallaties in het havengebied, waarvan de gronden eigendom zijn van de stad Antwerpen of van het Vlaams Gewest. Wij verwijzen naar de terminals voor gecombineerd vervoer, zoals Zomerweg en Cirkeldijk, die op stadsgronden zijn gelegen en waarvoor concessievergoedingen worden betaald. De Noordzetelterminal

wordt uitgebaat door de Noordnatie en de NMBS en kan hier ook worden bijgerekend. Mits het respecteren van de opzegtermijnen kunnen deze concessies worden opgezegd en aan derden worden toegekend.

Antwerpen Noord kent een specifieke situatie omdat de gronden van dit vormingsstation, inclusief de main hub, eigendom zijn van de NMBS.

Het havenbedrijf kan de uitbating van dit station onmogelijk toekennen aan

derden zonder akkoord van de NMBS. Voor het dienstjaar 2000 is in de Antwerpse haven voor 1,870 miljard frank investeringen in spoorinfrastructuurwerken opgenomen.

Naast de klassieke vernieuwings- en aanpassingswerken van de bestaande infrastructuur zijn volgende belangrijke werken voorzien : de afwerking van de spoorterminal main hub voor 690 miljoen frank, de uitbreiding van de bundels B en C voor 560 miljoen frank, de aanleg van nieuwe sporen op de linkeroever voor 100 miljoen frank, het op dubbel spoor brengen van de L10 voor 185 miljoen frank en de aanleg van nieuwe spoorinstallaties ter hoogte van de nieuwe stelplaats voor tractiemateriaal voor 200 miljoen frank.

In toepassing van het beheerscontract wordt momenteel het tienjarenplan 1996-2005 herzien. Uitgaande van de voorstellen, kunnen wij onder voorbehoud meedelen dat volgens de ramingen van de NMBS voor het capaciteitsbehoud 3,9 miljard noodzakelijk zal zijn. Voor de capaciteitsuitbreiding op Linkeroever - aanleg en elektrificatie van verschillende bundels - wordt in 4 miljard voorzien. Wat de verdere uitbreiding van de rechteroever betreft - uitbreiding van de bundels B en C, de tweede fase van de terminal, de verbinding van de lijn 11 met Nederland en de elektrificatie van bepaalde bundels - is een bedrag van 6,368 miljard uitgetrokken. Hierbij werd geen rekening gehouden met de kosten voor de aanleg van een tweede toegang tot de rechteroever ten bedrage van 20 miljard en met de ontsluiting van de linkeroever via de Liefkenshoeektunnel waarvan de kostprijs 21,9 miljard bedraagt.

De graad van uitvoering zal uiteraard afhangen van de budgettaire enveloppes die zullen worden ter beschikking gesteld. De voorstellen van de NMBS die moeten leiden tot een nieuw tienjarenplan 2001-2010 zijn gepland voor de eerste helft van 2000. Dat wat de cijfers en de vooruitzichten betreft.

Votre dernière question tend à savoir si l'exploitation de l'infrastructure de la SNCB par des opérateurs privés est à l'ordre du jour. A ce sujet, la réglementation européenne organise aujourd'hui, sous certaines conditions, l'ouverture de l'infrastructure ferroviaire à des opérateurs de transport international de marchandises ou de transport combiné.

Isabelle Durant

Nous n'avons pas eu l'occasion d'en parler dans le cadre du Conseil européen qui s'est tenu les 9 et 10 décembre derniers. Des décisions ont été prises en matière de réseaux européens de fret ferroviaire, et en particulier en ce qui concerne les conditions d'accès : octroi de licences, opérateurs agréés, définition du réseau. Dans ce dernier se trouvent l'IJzeren Rijn et le port d'Anvers. Cela n'est d'ailleurs pas anodin dans la mesure où même si c'est un dossier qui concerne le transport de marchandises sur l'ensemble du pays, il est clair que la question du port d'Anvers est extrêmement importante.

Ces décisions étant prises, il convient maintenant de les traduire en modifiant la directive européenne 91/440. Leur application est envisageable à partir de 2003 dans le meilleur des cas, car il faudra encore passer par la transposition en droit belge.

En clair, cela signifie que la question de l'exploitation de l'infrastructure de la SNCB par des opérateurs privés ne se pose pas tant que la législation européenne n'est pas adoptée formellement et transposée en droit belge.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Het geeft ons meer informatie omtrent het belang dat de NMBS heeft in de Antwerpse haven. Het voorstel van de heer Delwaide is zeer onvriendelijk ten aanzien van de NMBS, vooral wanneer men weet dat de NMBS in het jaar 2000 bijkomend 1,1 miljard frank zal investeren voor infrastructuurwerken in de haven.

De heer Delwaide geeft de indruk dat de NMBS best ophoepelt en dat de exploitatie moet worden geprivatiseerd liefst nog met buitenlandse en andere binnenlandse partners. Het is tevens een onvoorzichtig voorstel omdat het bezit van de NMBS niet onbelangrijk is in het havengebied. De NMBS is eigenaar van de gronden van het grootste station, namelijk Antwerpen-Noord. Ik denk dat het niet gemakkelijk zal zijn om dit project rond te krijgen.

Bovendien is het project terug naar af omdat de minister duidelijk heeft gezegd dat van een dergelijke operatie op dit ogenblik geen sprake kan zijn. Ik catalogeer dit voorstel bij dat van minister Stevaert die een paar weken geleden voorstelde De Lijn de opdracht te geven de exploitatie van spoorlijnen aan te vatten. Dat voorstel werd eveneens door de federale minister naar de prullenmand verwezen. De huidige toestand zal ongewijzigd blijven zolang deze regering terzake het beleid uitstippelt.

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

L'incident est clos.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.55 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 16.55 heures.*