

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

15-03-2000

15-03-2000

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000 : Parlementair Document van de 50e zittingsperiode +
het nummer en het volgnummer
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA : Handelingen (Integraal Verslag)
BV : Beknopt Verslag
PLEN : Plenumvergadering
COM : Commissievergadering

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e
législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA : Questions et Réponses écrites
HA : Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA : Compte Rendu Analytique
PLEN : Séance plénière
COM : Réunion de commission

Officiële publicaties uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

Inhoud

Woensdag 15 maart 2000

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 149

Mondelinge vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de verspreiding van informatiebladen via Distripost" (nr. 1273)

5

sprekers : **Bart Laeremans, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Mondelinge vraag van de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het kijk- en luistergeld" (nr. 1219)

6

sprekers : **Dirk Pieters, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer en aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "Sabena en de SAir-Group" (nr. 1264)

(Het antwoord werd verstrekt door de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties)

8

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

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiële toestand van de 'HST-Fin'" (nr. 1208)

10

sprekers : **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de intermodaliteit van het spoor- en het luchtvervoer inzake vrachtovervoer" (nr. 1209)

12

sprekers : **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Guido Tastenhoye aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheidsaspecten van de luchthaven van Deurne in het kader van de recente ontwikkelingen" (nr. 1225)

13

sprekers : **Guido Tastenhoye, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Sommaire

Mercredi 15 mars 2000

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 149

Question orale de M. Bart Laeremans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution de périodiques d'information par Distripost" (n° 1273)

5

orateurs : **Bart Laeremans, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les redevances radio et télévision" (n° 1219)

6

orateurs : **Dirk Pieters, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports et au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la Sabena et le Groupe SAir" (n° 1264)

(La réponse a été donnée par le ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques)

8

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

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation financière de la 'Financière TGV'" (n° 1208)

10

orateurs : **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'intermodalité entre le rail et l'air pour le fret" (n° 1209)

12

orateurs : **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Guido Tastenhoye à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les aspects sécuritaires de l'aéroport de Deurne dans le cadre des récents événements" (n° 1225)

13

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

Samengevoegde mondelinge vragen van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toekenning van veiligheidsattesten aan spoorwegondernemingen", "de toewijzing van capaciteit op de spoorweginfrastructuur", "de concurrentie in het goederenvervoer per spoor" en "de vergunningen voor spoorwegondernemingen voor goederenvervoer" (nrs. 1229, 1230, 1231 en 1232)

14

sprekers : **Ludo Van Campenhout, 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 vervanging van de afgevaardigde bestuurder van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 1187)

17

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

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Jos Ansoms en Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe evoluties inzake de IJzeren Rijn in Nederland" (nrs. 1207 en 1291)

19

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

Mondelinge vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het eurovignet" (nr. 1275)

21

sprekers : **Ludo Van Campenhout, 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 vertraging in de realisatie van de HSL" (nr. 1281)

23

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

Questions orales jointes de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'octroi de certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires", "l'octroi de capacité sur le rail", "la concurrence dans le secteur du transport de marchandises par rail" et "les licences destinées aux entreprises de transport de marchandises par rail" (nos 1229, 1230, 1231 et 1232)

14

orateurs : **Ludo Van Campenhout, 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 "le remplacement de l'administrateur délégué de l'Institut belge pour la sécurité routière" (n° 1187)

17

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

Questions orales jointes de MM. Jos Ansoms et Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les récents événements concernant le Rhin de fer aux Pays-Bas" (nos 1207 et 1291)

19

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

Question orale de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'eurovignette" (n° 1275)

21

orateurs : **Ludo Van Campenhout, 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 "le retard dans la réalisation du TGV" (n° 1281)

23

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 15 MARS 2000

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 15 MAART 2000

De vergadering wordt geopend om 14.07 uur door de heer **Francis Van den Eynde**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 14.07 heures par M. **Francis Van den Eynde**, président.

Mondelinge vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de verspreiding van informatiebladen via Distripost" (nr. 1273)

Question orale de M. Bart Laeremans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution de périodiques d'information par Distripost" (n° 1273)

De heer **Bart Laeremans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u weet ongetwijfeld zeer goed waarover ik het wil hebben. Het probleem heeft al bij vele collega's vragen doen rijzen. Iedereen die zich met politiek bezighoudt, voelt er zich vroeg of laat bij betrokken.

Ik heb het over de huis-aan-huis-verdeling van publiciteitsbladen en andere bladen via het systeem van Distripost. In de praktijk blijkt dat in heel wat postkantoren diverse maatstaven worden gehanteerd voor die verspreiding. In casu gaat het over tijdschriften met een niet-publicitair karakter, bijvoorbeeld De Zes of de Randkrant. Ik denk ook aan de partijpolitieke bladen, waarvan alle partijen toch hopen dat ze bij alle kiezers terechtkomen. Dat is een democratisch principe.

Wij stellen vast dat men in bepaalde gemeenten zegt dat enkel het gemeentelijk informatieblad in alle brievenbussen kan worden gedeponereerd. In de brievenbussen waarop de boodschap "geen reclame" staat, mag de rest niet in. Dit heeft onder andere in de zes faciliteitsgemeenten tot gevolg dat informatie van de gemeentelijke instanties in alle bussen terechtkomt, maar De Zes komt in 15% van de bussen niet in. Binnenkort komt er

een nieuw tijdschrift van de Vlaamse overheid bij. Het zal geen gemeentelijk tijdschrift zijn; daarom zou het wel eens hetzelfde lot kunnen zijn beschoren. Dit is niet democratisch. Bovendien komt het niet overeen met de wil van de mensen die een dergelijke sticker op hun bus kleven. Zij hebben het gemunt op de handelspubliciteit. Zij wensen wel geïnformeerd te worden over het politieke reilen en zeilen in hun gemeente.

Mijnheer de minister, welke soort informatiebladen moeten via Distripost in alle brievenbussen worden gedropt en welke niet ? Kan dit voor alle postkantoren gelden ? Wat is de link met de reclame ? Moeten informatiebladen vrij zijn van reclame of kan elk huis-aan-huis-blad met redactionele artikels in alle bussen terechtkomen ? Gaat u ermee akkoord dat in sommige gemeenten de informatiebladen van de meerderheidspartijen wel worden verspreid en de oppositiebladen niet ? Maakt men een onderscheid tussen partijpolitieke bladen en niet-partijpolitieke maar wel politieke publicaties, bijvoorbeeld De Zes. De Zes is geen partijpolitiek blad, maar heeft wel een politiek karakter. Moet men dergelijk tijdschrift anders behandelen dan partijpolitieke bladen ? Hierop zou ik graag een antwoord krijgen. Tijdens de verkiezingsperiodes hebben wij vastgesteld dat alle partijpolitieke krantjes wel in alle brievenbussen werden gedropt via het gekende systeem.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wens te beklemtonen dat het marktaandeel van De Post inzake de bedeling van zendingen zonder adres slechts 6% bedraagt. De huis-aan-huis-bedeling is reeds geliberaliseerd. Als ik geen algemene regel uitvaardig - ik sluit dit geenszins uit omdat de vraag, mijn inziens, terecht is - kan mijn antwoord slechts betrekking hebben op het marktaandeel van 6% van De Post en niet op de overige 94%.

Ik kan u geen exact antwoord geven omdat navraag bij De Post en andere bedelers me leert dat er terzake geen uniforme regels bestaan. Dit geldt eveneens voor de handelwijze van de gemeenten. Bepaalde gemeenten

werken niet met het zelfkleversysteem, andere delen zelfklevers "geen reclamebladen" uit en nog andere gemeenten zoals onder meer Leuven werken met twee zelfklevers, met name een blauwe voor "geen reclamebladen" en een rode voor "geen reclamebladen maar wel informatiebladen". Het is een echte poespas.

Wat is een reclameblad en wat niet ? Alles draait rond het percentage reclame dat toelaatbaar is om het blad dat hoofdzakelijk informatie wil verstrekken betaalbaar te houden. Op dit ogenblik bestaan terzake geen vaste regels.

Men moet het onderscheid maken tussen een informatieblad van de gemeente, dus van de meerderheid en dat van de oppositie. Een informatieblad van de gemeente moet de facto apolitiek zijn. De vergelijking met een informatieblad van de oppositie gaat niet op. Men zou mogen verwachten dat de informatie in een blad van de gemeentelijke overheid neutraal is. Die van de oppositie moet dat niet zijn. Men kan een gemeentelijk informatieblad en dat van de oppositie moeilijk over dezelfde kam scheren. Als de meerderheidspartijen zelf geen bladen uitgeven maar hun informatie via het "meerderheidsblad" verspreiden, moet de bedeling op dezelfde manier gebeuren als de bedeling van het oppositieblad.

Ik ben niet op de hoogte dat men bij de beslissing wat reclame is en wat niet een onderscheid maakt tussen partijpolitieke en niet-partijpolitieke publicaties.

Op de vraag of de criteria verschillen van deze die gehanteerd worden tijdens de verkiezingsperiode, meen ik te kunnen stellen dat de feiten dit bevestigen. In de verkiezingsperiode gebeurt de huis-aan-huis-bedeling omdat het de facto specifieke informatie is.

Mijnheer de voorzitter, collega's, ik herhaal dat in de praktijk verschillende handelwijzen worden gebruikt niet alleen door De Post via Distripost maar ook door de andere huis-aan-huis-verdelers. De gemeenten, noch de verdelers beschikken over uniforme regels. Ik ben bereid met de betrokken actoren - de klant, de uitgever en de bedelers - te onderzoeken of coregulering op basis van losse afspraken mogelijk is zoals die wordt toegepast in de telecomsector. Dergelijke afspraken kunnen leiden tot meer uniforme regels voor de gemeenten die op die manier aan autoregulering kunnen doen. Als streefdatum voor een overleg met de betrokken actoren schuif ik het zomerreces naar voren. Zonder te willen vooruitlopen op de zaken moet het, mijn inziens, mogelijk zijn tegen september concrete afspraken te maken. Met de gemeenteraadsverkiezingen voor de deur zou dit mooi zijn meegenomen. De bedeling van een blad mag geen voorwerp van discussie worden.

Dat lijkt mij een goede handelwijze te zijn. Ik stel voor dat u dit onderwerp in juni opnieuw aansnijdt. Dan kunnen wij het resultaat bekijken van de handelwijze die ik zojuist heb beschreven, tenzij ik vooraf reeds een effectieve

afpraak zou kunnen krijgen, maar ik vermoed dat dat niet het geval zal zijn. Ik zal dan, zoals het mijn gewoonte is, de voorzitter van de commissie en het lid die de vraag heeft gesteld daarover inlichten. De voorzitter kan dan oordelen of het eventueel aan de andere leden wordt bezorgd.

De voorzitter : Zoals altijd zal het aan iedereen worden overhandigd.

De heer **Bart Laeremans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord.

Ten eerste, u hebt ongetwijfeld gelijk als u het hebt over een marktaandeel van 6%. Het is wel zo dat De Post nog altijd het meest betrouwbaar is, nog altijd de beste reputatie heeft en daardoor meer de politieke bladen aantrekt.

Ten tweede, gemeentebladen zijn, zoals u hebt gesugereerd, niet altijd even neutraal. Het kan zinvol zijn er soms iets tegenover te plaatsen.

Ten derde, er is inderdaad chaos op dit moment. Dat komt niet alleen door de houding van De Post die in deze verschillend is, maar ook door de houding die de gemeente voor de klevertjes heeft aangenomen. Het zou niet slecht zijn de actoren hierbij te betrekken, zodat een meer uniforme regeling kan worden uitgewerkt. Die is misschien verschillend geweest per gewest. Het kan zijn dat men er in Vlaanderen een andere opvatting over heeft dan in Wallonië, maar dat moet dan via uw diensten worden opgelost.

Ik juich toe dat u een overleg wenst op te starten. U hebt zelfs al een timing vooropgezet. Dat is een hele vooruitgang. Ik hoop dat u bij dit overleg aandacht zult hebben voor dit soort publicaties. Ik denk onder meer aan De Zes en de Randkrant. Het gaat hier toch om het democratische principe dat elke burger die informatie kan krijgen. Ik stel er prijs op dat u ons op de hoogte zult houden van het vervolg van die besprekingen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het kijk- en luistergeld" (nr. 1219)

Question orale de M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les redevances radio et télévision" (n° 1219)

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de vraag die ik hier wil stellen houdt verband met de problematiek van het kijk- en luistergeld in relatie tot de tweede verblijven, hetzij een woning, hetzij een caravan. In vorige legislaturen en ook in deze legislatuur zijn wetsvoorstellen terzake ingediend, die wellicht ook nog zullen worden geagendeerd. Afgezien daarvan wou ik nu reeds polsen naar uw houding in deze problematiek. Er zijn argumenten pro en contra, maar overwegend krijgt men de indruk dat het onlogisch is dat men tweemaal kijkgeld moet betalen, terwijl men slechts op één plaats tegelijkertijd televisie kan kijken. Dat is mijns inziens een goed argument.

Men kan ook de vergelijking tussen de binnenlandse en de buitenlandse toerist als invalshoek nemen. Als men een Belg en een Duitser neemt, elk met een caravan aan de kust met televisie, is de Belg wel kijkgeld verschuldigd, terwijl de Duitser niets hoeft te betalen. Artikel 5 van de wet terzake zegt immers dat personen die in het buitenland wonen en minder dan 3 maanden in het Rijk verblijven, niet verplicht zijn kijkgeld te betalen voor de toestellen waarvan zij houder zijn.

Dit zijn twee argumenten die ervoor pleiten om slechts één keer kijkgeld te betalen.

Mijnheer de minister, graag hadden wij uw visie daarover gehad.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, sta mij toe eerst het wetgevend kader te scannen.

In de federale regering ben ik verantwoordelijk voor de uitvoering van het gedeelte van de financieringswet dat betrekking heeft op de gemeenschapsbelastingen.

Terzake gaat het om een gemeenschapsbelasting, meer bepaald met betrekking tot het feit dat de federale wetgever, die ik vertegenwoordig, in deze bevoegd is zowel inzake het vaststellen van de aanslag, de belastinggrondslag als van de vrijstelling. Maar, zoals bij elke gemeenschapsbelasting, betekent dit dat er geen wijzigingen kunnen worden aangebracht zonder voorafgaand overleg met de gemeenschappen, zowel de Vlaamse, de Franse als de Duitse gemeenschap.

Dat is de context waarin wordt gewerkt.

Wat de kern van de zaak betreft zou men kunnen zeggen dat er een logica bestaat. Het is inderdaad juist dat men niet tegelijk naar twee televisietoestellen kan kijken, maar het is niet zo dat elk gezin slechts uit één persoon bestaat. Bovendien kan niet worden nagegaan waar al die personen zich bevinden. Dat maakt de zaken nogal complex.

De term kijk- en luistergeld heeft betrekking op het genieten van een dienst en uiteraard moet er slechts worden betaald ten belope van het genieten van die dienst. Uw uiteenzetting zou juist zijn, mijnheer Pieters, mocht elk gezin slechts uit één persoon bestaan, maar dat is niet altijd het geval.

Het is bijgevolg onmogelijk terzake een eenduidig antwoord te verstrekken uitgaande van de discriminatiestelling, zowel voor een buitenlander als voor een gezin.

Het lijkt mij wel interessant terzake de mening van de gemeenschappen in te winnen. Naar aanleiding van deze vraag zal ik het concept voorleggen aan mijn collega's van de andere beleidsniveaus. Immers, in principe moet het niet ondenkbaar zijn dat voor een tweede verblijf een ander tarief van toepassing is dan voor een eerste verblijf. In die context zal ik wellicht een zeer genuanceerde hint in de vraag tot stellingname naar voren brengen, die misschien kan leiden tot een wetswijziging.

Eigenlijk beschouw ik dit niet als een belangrijk onderwerp, omdat ik tot op heden niet werd gecontacteerd door een massa benadeelde landgenoten die het schandig vinden dat zij zowel in hun woonst als in hun buitenverblijf kijk- en luistergeld moeten betalen. Men kan dus niet spreken van een maatschappelijk probleem, te meer daar het eigenlijk gaat om een heffing op het toestel. Daar komt het in elk geval op neer. Men heeft een toestel of men heeft er geen. Dat kan worden vergeleken met het bezit van twee auto's. Voor elke autoradio moet luistergeld worden betaald, zelfs al leeft men alleen.

Volgens mij gaat het aldus niet om een eenduidig debat, hoewel er zeker argumenten bestaan die aantonen dat het niet logisch is dat het genieten van diensten niet aan verschillende tarieven worden onderworpen. Maar men zou ook als volgt kunnen redeneren : alleenstaanden genieten alleen van een dienst, maar een gezin bestaande uit vier personen genieten er met zijn vieren van, waardoor het tarief met vier zou moeten kunnen worden vermenigvuldigd.

U merkt dat het zeer moeilijk is terzake een logica te vinden mocht men de belastinggrondslag niet meer koppelen aan het toestel als dusdanig, zonder in acht te nemen wie gebruikmaakt van de dienst die via het toestel wordt aangeboden.

Hoe dan ook, de materie is voldoende boeiend om hierover overleg te plegen met de gemeenschappen. En in mijn inmiddels wellicht bekende drang om niet te veel lasten af te wentelen op de burger, ben ik er voorstander van, mits een akkoord kan worden bereikt, om de zaken in de door u aangehaalde richting te laten evolueren.

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw genuanceerd antwoord. Ik heb mijn vraag geformuleerd zonder impliciet stelling te nemen omdat omtrent deze problematiek diverse standpunten kunnen worden ingenomen. Dit houdt echter in dat er niet onmiddellijk een antwoord komt op de vragen die al een paar keer werden gesteld. Ik heb verwezen naar de ingediende wetsvoorstellen. Ook voor mij is dit geen thema van buitensporig maatschappelijk belang. Daarnaast wijzen de ingediende wetsvoorstellen erop dat een aantal van onze collega's vaker met deze vraag geconfronteerd wordt dan men op het eerste gezicht zou denken. Mijnheer de minister, in die zin ben ik blij dat u de behandeling van de wetsvoorstellen niet afwacht om het advies van de gemeenschappen te vragen. Hierdoor zullen we over heel wat meer informatie beschikken als de wetsvoorstellen worden behandeld.

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 en aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "Sabena en de SAir-Group" (nr. 1264)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties)

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports et au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la Sabena et le Groupe SAir" (n° 1264)

(La réponse sera donnée par le ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques)

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het lijkt mij goed dat in dit parlement ook dossiers worden besproken die niet direct voor onenigheid zorgen tussen de verschillende politieke partijen maar waarvan we allemaal het maatschappelijk, economisch en sociaal belang durven te erkennen. Het lijkt mij onze rol om als parlementsleden een dossier op de voet te volgen.

Wij waren enigszins verrast over het feit dat Sabena opnieuw negatieve cijfers moest voorleggen voor het jaar 1999. Van de gedelegeerd bestuurder, de heer Reutlinger, hebben wij vernomen dat hiervoor verschillende redenen bestaan : de felle concurrentie op de Noord-

Atlantische routes, de hoge investeringen, de brandstofprijzen, de millenniumbeslommeringen, enzovoort. Hij vond het dan ook belangrijk een werkgroep op te richten om een en ander te onderzoeken en eventueel de nodige conclusies te trekken.

Mijnheer de minister, deelt u de mening van de heer Reutlinger ? Moeten de resultaten van bepaalde business-units speciaal worden onderzocht ? Zullen wij op de hoogte worden gehouden van de resultaten van die werkgroep ? Als overheidsbedrijven financiële problemen hebben, wordt de prijs van de dienstverlening vaak verhoogd. Zullen de problemen leiden tot een verhoging van de vliegtuigtickets ?

In een tweede deel zou ik het willen hebben over de SAir-Group, de moedermaatschappij van Swissair. Wij hebben vernomen dat zij geïnteresseerd zijn om onder bepaalde voorwaarden op de Brusselse beurs te worden genoteerd. Een van de voorwaarden is dat zij de rest van de aandelen van Sabena van de Belgische overheid kunnen overnemen. Ik kan mij voorstellen dat de minister reeds bij dit dossier werd betrokken en dat ook hij bepaalde voorwaarden heeft gesteld. Uit verklaringen van de minister en vooral van zijn medewerkers hebben wij de indruk gekregen dat de regering zich bepaalde vragen stelt bij de gang van zaken. Men is van oordeel dat een Raad van Advies moet worden opgericht om dit alles te onderzoeken. Is de regering het daarmee eens ? Zal het parlement worden ingelicht over de resultaten ? Werd het scenario dat de SAir-Group voorstelt in samenwerking met de regering opgesteld ? Gaat de regering akkoord met de financiële voorwaarden ?

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik raak even alle elementen aan.

Het eerste element houdt verband met de resultaten. Men heeft dus een aantal objectieve criteria die wij kennen en hebben gezien en die ervoor hebben gezorgd dat de resultaten van alle airline-operatoren minder goed waren voor het jaar 1999. In essentie zijn daarbij drie elementen betrokken. Er was de millenniumovergang die toch wel wat investeringen heeft gevergd, maar met resultaat. Het grote probleem is natuurlijk dat men niet weet of die nodig waren of niet, maar de kosten zijn er wel geweest. Daarnaast is er de concurrentie op de transatlantische vluchten. Wat de heer Reutlinger heeft verklaard, klopt dus. Het is echter een algemeen gegeven in de luchtvaart dat de concurrentie fors is toegenomen. Het derde element is de verhoging van de kerosineprijs. Al deze elementen hebben rechtstreeks invloed op de rendabiliteit, op de mogelijkheid het hoofd boven water te houden en op de resultaten op het einde van het jaar.

Sabena kent nog een bijkomend element, namelijk de vernieuwing van de vloot. Dit betekent dat in de kosten op jaarbasis ook die afschrijvingen moeten worden verrekend. Dat is zo in elk investeringsprogramma. Men

voorzitter

moet eerst door een dal om profijt te kunnen halen uit een investering. Profijt in termen van reductie van bedrijfskosten zal pas in 2001 merkbaar zijn. Dat is ook zo gepland in de businessplannen van Sabena. Toch even vermelden dat de vloot geharmoniseerd wordt rond nieuwe airbustoestellen die tot de meest milieuvriendelijke behoren die vandaag op de markt verkrijgbaar zijn.

Het feit dat de resultaten minder goed zijn is te objectiveren. Een bijkomend element voor Sabena zijn de bijkomende investeringen, wat betekent dat nadien verbetering mogelijk is. U hebt het gehad over verschillende business units. Daardoor zijn de airline-activiteiten minder gunstig geëvolueerd. De industriële activiteiten - Sabena technics en al wat daarrond hangt - zijn dan weer beter geëvolueerd, omdat men daar niet afhankelijk van die prijzen. Dat is een service die men integendeel biedt op de markt. Als men het business plan bekijkt, heeft men inzake vervoer omwille van de opgesomde elementen een minder goed resultaat dan gepland, maar voor iedereen. Inzake industriële activiteiten worden de doelstellingen gehaald. Natuurlijk is men in elke onderneming permanent bezig met een kostenplan. De nieuwe trend in management is, zoals u weet, gedeeltelijk gebaseerd op cost management of kostenreductie. Dat is ook zo in de luchtvaart. Hier is de chief operating officer bij betrokken of de COO. Reutlinger is de CEO, de chief executive officer. Dat is leuk, al die Engelse namen. De COO die verondersteld wordt eventueel de baas te worden, de heer Müller, is degene die dit eigenlijk in handen heeft gekregen. Men deelt mij wel mee dat er op dit moment eigenlijk geen vaste lijst van projecten of acties is opgesteld, omdat men maar pas met die activiteiten terzake is begonnen. Toch zijn er twee elementen die hoe dan ook reeds als belangrijk werden aangeduid voor dat cost management. Dat is in de eerste plaats een meer dynamische aankooppolitiek, wat meteen kan worden gesitueerd in het airline management partnership. U herinnert zich inzake AMP dat wij dat hier ooit nog op een bord hebben uitgetekend. Ook speelt dit bij een strengere toepassing en opvolging van afspraken met partners. Dat is logisch. Als men zijn kostenverdeling of opbrengstverdeling niet goed naar voren brengt, heeft dat toch wel rechtstreekse gevolgen.

Wat is de bedoeling van AMP of airline management partnership dat alleen maar tot stand zal komen in de context van een industriële afspraak of akkoord tussen de Belgische Staat als aandeelhouder van Sabena en de SAir-Group als aandeelhouder van Sabena? Ik heb hier reeds in alle openheid gesteld dat er onderhandelingen bezig zijn. De bedoeling is te komen tot de verbetering van de resultaten door het gebruik van synergieën en dit door het opbouwen van dergelijke gemeenschappelijke politiek. Zo zouden wij op kruissnelheid toch moeten kunnen spreken over 150 miljoen euro per jaar.

In Belgische munt spreken we dan toch van 6 miljard frank per jaar. Dat is niet bepaald weinig. Het is het verschil tussen een fatsoenlijk rendement en een niet fatsoenlijk rendement.

De prijs begint op de hele markt te evolueren omwille van de objectiveerbare elementen en de kleintjes vallen er tussen uit. Hierdoor krijgt men een zeker effect, te weten een stijging van de prijs van vliegtuigtickets met 3% vanaf 1 maart. Verder wordt de vluchtprijs doorgerekend aan de touroperators als het gaat om chartervluchten. Er ontstaat dus een zekere variabiliteit als gevolg van de basiskosten die men moet dragen. In die context zijn er natuurlijk ook andere elementen. Als men zou overgaan tot het invoeren van de fameuze kerosinetaks waarover men enkele dagen geleden even heeft gepraat, dan zou dit als gevolg hebben dat de prijsstijgingen zo groot worden dat bepaalde mensen geen gebruik meer kunnen maken van dit soort transport. Het gaat hier dan niet om een stijging met 3%. Voor een transatlantische chartervlucht zou de prijs kunnen verdubbelen, een stijging met 10 000 of 15 000 frank. Dan wordt de toestand uiteraard vervelend. Momenteel beschik ik over geen enkele aanwijzing dat er concrete stappen in die richting worden gezet. Het is natuurlijk evident dat er steeds dergelijke ideeën bestaan. Ik heb echter niet de indruk dat we daaraan nu meer tijd moeten besteden.

Dit brengt mij bij de concrete onderhandelingen die momenteel aan de gang zijn. U weet dat de onderhandelaar meestal een confidentiality agreement moet ondertekenen. Ik kan u dus geen andere details geven over het akkoord dan de algemene elementen die ik u zojuist op het bord heb getoond. Naar mijn aanvoelen stond ik toen al op de rand van het toelaatbare. De algemene filosofie die ik steeds heb gehuldigd in verband met dit soort besprekingen houdt in dat er naast de aandeelhoudersbelangen, de pure waardecreatie, ook een zekere belangenverdediging meespeelt. In dit geval betreft de belangenverdediging de merknaam, de economische activiteit en de uitbreiding van de economische activiteit. Met dit laatste bedoel ik het aanbrengen van bepaalde soorten klanten in het land. Sabena, met Zaventem als zetel, brengt al dan niet zakenmensen naar hier. Dat zijn elementen die voor mij zwaar doorwegen. Ik heb van bij het begin gesteld dat mijn beleid inzake beheer van activa of asset management in een aantal gevallen niet alleen te maken heeft met waardecreatie en valorisatie. Ik herhaal echter wel dat valorisatie in het regeerakkoord duidelijk naar voren werd gebracht als een eindpunt, gekoppeld aan het verminderen van de overheidsschuld. Wat dat betreft kan er geen onduidelijkheid bestaan omdat dit de lijn is die ik volg. Wel voeg ik een aantal aspecten met betrekking tot het algemeen belang toe aan het beleid in dit soort dossiers.

voorzitter

U hebt ook gesproken over de adviesraad. De adviesraad van de SAir-Group is een orgaan waarmee wij vooralsnog niets te maken hebben. Met andere woorden, ik kan u daarover weinig uitleg geven. Dit orgaan adviseert de SAir-Group en brengt geen rechtstreeks advies aan Sabena uit. Uiteraard zal de SAir-Group via zijn aandeelhouderschap in Sabena bepaalde lijnen uitzetten. Wij bepalen die echter niet mee. Ik kan u hierover dus geen informatie geven aangezien wij hier niet bij zijn.

Voorts wil ik opmerken dat de verklaringen van SAir-Group volledig voor rekening van deze maatschappij blijven. Haar recente verklaringen werden niet in afspraak met de regering gedaan. Natuurlijk vind ik dat iedereen die uitspraken wenst te doen over om het even welk dossier dat in volle vrijheid kan doen. Mij lijkt het echter beter dat men er tijdens onderhandelingen het zwijgen toe doet en probeert tot een fatsoenlijke afspraak te komen. Het moet niet gaan om een compromis, men moet een goede strategie ontwikkelen. Wij hebben dat intussen reeds in een aantal dossiers gedaan, bijvoorbeeld bij de NKBK, de luchthaven en De Post. Ook hier zal dat het geval zijn. Aan de ene kant is de waardecreatie voor de aandeelhouders onmiskenbaar een van de doelstellingen van de regering bij het beheer van haar activa. Aan de andere kant heb ik daaraan in een aantal dossiers, onder meer bij Sabena, een element van algemeen belang toegevoegd, uitgedrukt in zowel economische als andere termen. Dat ligt mee ter tafel tijdens de gesprekken die ik voer met de SAir-Group. Deze gesprekken zullen misschien binnen korte tijd tot een conclusie leiden.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de minister, u mag het mij niet kwalijk nemen als ik zeg dat wij in dit dossier misschien een beetje wijzer zijn geworden, maar zeker niet helemaal wijzer. Misschien is de tijd nog niet rijp om ons helemaal wijs te maken.

De minister heeft gezegd dat men een onderscheid zal maken tussen de kleintjes en de groten. Ik veronderstel dat wij bij de kleineren behoren. Daaruit kunnen al bepaalde conclusies worden getrokken. Ik wil niet vooropstellen wat die zouden kunnen zijn, maar er zullen toch serieuze samenwerkingsakkoorden moeten worden afgesloten. Ik vrees dat dit te veel zal gebeuren op de kap van de tewerkstelling, met alle sociale gevolgen van dien. Daarom zou het niet onbelangrijk zijn mocht de minister ons daarover bij gelegenheid kunnen informeren.

Minister **Rik Daems** : Ik wil daar nog iets over zeggen, aangezien dit de kern van de zaak is in het soort beleid dat we willen voeren.

Er bestaat in eender welk industrieel dossier natuurlijk maar één reële bescherming van het aspect werkgelegenheid, namelijk de zorg voor de totstandkoming van een gezonde industriële strategie. U zegt dat Sabena tot

de kleintjes behoort. Dat klopt. U suggereert dat het beter is om wat groter te worden, om in een bepaalde footprint terecht te komen. Hoe die in de context van een bepaalde afspraak vorm krijgt, is een ander verhaal. Dat is de evidentie zelf. Dat is de reden waarom ik, zonder het feit dat ik dat moest doen, van bij het begin van de legislatuur meteen zelf het initiatief heb genomen om een gesprek op gang te brengen met de partner, de SAir-Group. De warrants zullen toch worden omgezet in aandelen en wij zullen minderheidsaandeelhouder worden, of we dat nu graag hebben of niet. Dit is de enige goede manier van werken om de verschillende doelstellingen die we moeten nastreven - waardecreatie en belangenverdediging in de ruime zin van het woord - veilig te stellen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation financière de la 'Financière TGV'" (n° 1208)

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiële toestand van de 'HST-Fin'" (nr. 1208)

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Monsieur le président, madame la ministre, complémentairement aux questions et réponses qui ont fait l'objet de nos dernières réunions de la commission au sujet de la "Financière TGV", vous avez assuré notre commission de votre volonté de voir la transparence dans les finances des entreprises publiques, et notamment à la SNCB dont vous avez la responsabilité. C'est pourquoi je me permets de vous demander de me donner une réponse claire et précise aux questions suivantes.

Quel est l'actif actuel de la "Financière TGV" et quel est le montant actuel disponible de sa trésorerie ?

Quel est le montant des ressources que la "Financière TGV" a mis à la disposition de la SNCB - et nous savons que la loi lui permet de le faire. Mais ce que nous souhaitons savoir, c'est le montant des ressources mises à la disposition, soit pour le financement des infrastructures TGV, soit pour l'approvisionnement de la trésorerie courante de la SNCB ?

Dans le montant mis à la disposition de la SNCB par la "Financière TGV", quel est le montant qui a été réservé au désendettement de la SNCB et quel est le montant qui a été consacré à la trésorerie d'exploitation ?

Rik Daems

Nous pensons qu'il s'agit de montants conséquents et dans ce cas, quelle garantie le gouvernement a-t-il que la SNCB pourra remobiliser les sommes nécessaires, en temps voulu et aux échéances voulues, pour réaliser dans le calendrier fixé les prochains travaux d'infrastructure TGV ?

Je pense, par exemple, au calendrier de la construction de la ligne TGV Liège Guillemins - frontière allemande.

A cet égard, faudra-t-il à ces échéances ou dès maintenant que la SNCB procède par emprunt ou par augmentation de capital ?

Quel est à ce jour le montant du dividende versé par la SNCB à la "Financière TGV" pour les sommes dont elle a eu un usage momentané ou plus ou moins long, puisque ces sommes ont été mises à disposition de la SNCB pour notamment assurer sa trésorerie courante ?

Où en est-on quant aux apports en nature par la SNCB à la "Financière TGV" notamment d'un certain nombre d'infrastructures ?

Où en est l'opération d'augmentation de capital de la "Financière TGV" ? Bénéficiera-t-elle, comme on le dit, d'avantages fiscaux particuliers ?

Telles sont les questions concises mais précises auxquelles je souhaiterais avoir une réponse du même ordre et je vous en remercie déjà, madame la ministre.

Le président : Je voudrais profiter de l'occasion pour demander à chacun de tenir compte du temps de parole qui lui est imparti. A la conférence des présidents, on fait souvent remarquer au gouvernement qu'il prend trop de temps pour répondre. Si nous posons sept, huit, neuf, dix questions au ministre et que le ministre ne répond pas, nous lui en voulons, à juste titre. S'il ou elle répond, l'on dépasse le temps imparti. J'aimerais donc demander à tout le monde - ce n'est pas une remarque personnelle, monsieur Grafé - lorsqu'on pose des questions de s'en tenir à deux ou trois ou, le cas échéant, d'en déposer plusieurs, ce qui nous permettra de nous en tenir au temps réglementaire.

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Je tenais à évoquer les différentes facettes du problème.

Mme Isabelle Durant, ministre : Monsieur le président, au delà de la question du temps, qui vient d'être évoquée, se pose aussi le problème de la manière d'annoncer sa question. J'ai donc reçu, monsieur Grafé, votre demande écrite qui reprenait deux questions : le montant actuellement disponible en matière de trésorerie pour la "Financière TGV" et deux sous-questions sur les autres fins auxquelles la SNCB utilise les fonds de la "Financière TGV" et tout simplement, une question concernant les échéances de remboursement.

Donc, je m'en tiendrai aux réponses assez complètes que j'ai préparées à l'égard des deux questions que vous m'avez posées. Pour la précision et la concision, je me permettrai de vous demander soit d'y répondre par écrit, soit d'y répondre à une autre séance, si vous jugez que vous n'avez eu de réponse suffisamment complète de manière à ce qu'elles puissent être préparées car ce sont des matières assez techniques et sur lesquelles il faut être précis.

Abordons votre première question écrite. Selon le calendrier prévu par la loi du 17 mars 1997 et l'AR du 20 mai 1997 sur le protocole de la "Financière TGV", la "Financière TGV" a apporté à la SNCB en août 1999 jusqu'à 110 milliards de francs pour la réalisation des investissements TGV.

Si l'on prend en compte le rapport de transparence des commissaires relatif aux données financières et comptables qui a été remis au 30 juin 1999, la SNCB a réalisé à cette date pour 56,6 milliards d'investissements en infrastructures, financés par la "Financière TGV" et pour 4,75 milliards d'investissements en matériel roulant. Elle a donc investi pour un total de 61,695 milliards sur les 110 milliards apportés par la "Financière TGV".

Pour le solde restant, la SNCB a effectivement la faculté, comme vous le signaliez vous-même dans votre question, d'utiliser provisoirement ses fonds sous sa responsabilité à d'autres fins en attendant le paiement effectif des investissements en question.

A quelles autres fins ? Le Comité de direction a décidé d'affecter la différence entre ces deux montants soit 48,305 milliards de francs au remboursement, dans les limites contractuelles existantes, d'emprunts conclus antérieurement à la couverture des besoins de trésorerie nécessaire à la gestion journalière de la SNCB et à des placements de trésorerie. Compte tenu du fait que le surplus temporaire de ressources émanant de la "Financière TGV" est intégré dans les autres ressources de la société et par le fait d'une trésorerie unique, il est impossible pour les commissaires réviseurs de se prononcer précisément sur l'affectation puisqu'il s'agit d'une trésorerie unique.

D'ailleurs un des représentants du cabinet de M. Daems a eu l'occasion de poser explicitement la question à M. Schouppe sur l'affectation de cet excédent de trésorerie qui doit pouvoir être mobilisable dès que nécessaire et la réponse fait toujours défaut à l'heure actuelle dans le chef de M. Schouppe.

Par ailleurs - et là je vous invite également à interroger mon collègue Daems -, les représentants du cabinet de M. Daems se sont également inquiétés du retard substantiel des apports de terrain qui doivent être réalisés par la SNCB à la "Financière TGV".

Isabelle Durant

Il y avait, en effet, un plan initial défini par la loi qui prévoyait des apports de terrain d'au moins 10% du capital souscrit soit 10 milliards de francs belges à la constitution de la "Financière TGV" et d'au moins 20% les années suivantes, 1997, 1998, 1999 avec un solde éventuel libéré au plus tard en 2000.

Il apparaît que sur les 10 milliards à apporter, seuls 5,57 milliards en terrains ont été apportés avec une réalisation effective de 16 millions sur les 2 milliards à réaliser. On est loin du compte.

Un mécanisme de correction prévu dans le protocole de gestion vise à pourvoir la "Financière TGV" de revenus suffisants pour assurer le remboursement des emprunts qu'elle a contractés. La SNCB devra donc ajouter à son ardoise le paiement d'un dividende compensatoire à concurrence des 2 milliards, moins les 16 millions réalisés.

Et comme moi-même d'ailleurs, le cabinet Daems ne peut que constater l'important retard de transmission des rapports de transparence du collège des commissaires de la "Financière TGV", rapports établis sur la base des informations données par la SNCB.

Et c'est d'ailleurs pour ces différentes raisons de retard d'informations que le ministre Daems a décidé de faire mener une procédure de vérification des moyens financiers mis à la disposition de la SNCB par la "Financière TGV". C'est là un des éléments de l'examen approfondi des comptes de la SNCB et dans ce cas-ci, sur le volet strictement de la "Financière TGV".

A votre seconde sous-question écrite, à savoir en fonction de la réalisation des projets de frontière à frontière, quelles devraient être les échéances de remboursement de la SNCB, je rappelle que l'article 5 de l'arrêté royal du 28 mai 1999 prévoit que dès la mise en service de la ligne ferroviaire entre la Belgique et les Pays-Bas, le remboursement de la SNCB à l'Etat belge relatif au prêt des 18,6 milliards dont les 6 premiers ont été versés en juin 1999, se fera par incorporation du prêt au capital de la SNCB, l'Etat s'octroyant des actions en contrepartie.

J'ai ainsi répondu en tout cas aux questions que vous m'aviez formulées par écrit. Aux questions plus précises que vous venez de formuler oralement et qui étaient au nombre de sept, je vous invite éventuellement, si des précisions vous manquent, à les poser par écrit ou lors d'une prochaine séance.

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Merci, madame la ministre, pour les réponses précises que vous avez données à un certain nombre de mes sept questions, celles que vous aviez dans le premier écrit que je vous avais adressé. Mais comme vous nous avez annoncé une procédure d'audit demandée par le gouvernement à ce sujet, puis-je vous demander de bien veiller à ce que les

sept questions précises que je vous soumettais aujourd'hui soient examinées par l'audit et reprises dans celui-ci ? Parce que je crois qu'elles devraient nécessairement avoir réponse et qu'il serait intéressant que l'audit que vous souhaitez mettre en place reprenne ces questions dans leur totalité.

Mme Isabelle Durant, ministre : Je pense les examiner effectivement parce que je pense que quand on engage une procédure d'examen approfondi, on a tout intérêt à ce que les questions soient les plus précises possibles.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'intermodalité entre le rail et l'air pour le fret" (n° 1209)

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de intermodaliteit van het spoor- en het luchtvervoer inzake vrachtvervoer" (nr. 1209)

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Monsieur le président, je vais être beaucoup plus court. Madame la ministre, au seuil des négociations du plan décennal d'investissement de la SNCB, nous avons constaté que la tension politique s'est essentiellement concentrée sur le pôle intermodal que devrait constituer Zaventem pour le transport des marchandises à grande vitesse. Et c'est de fait un problème d'avenir important. Mais je suppose toutefois que ce que vous avez dit à ce sujet et qui est vrai pour l'aéroport de Zaventem, l'est tout autant pour l'aéroport de Liège-Bierset qui, je le rappelle, dans le classement des statistiques du tonnage fret pour l'année qui vient de s'écouler, se classe en douzième place de tous les aéroports européens avec plus de 200 000 tonnes.

En conséquence, je vous demanderais, madame la ministre, quels sont les projets et donc les investissements envisagés dans le cadre des négociations du plan décennal 2001-2010 pour connecter, comme vous souhaitez le faire à Zaventem, au site de l'aéroport de Liège-Bierset, le train fret grande vitesse ?

Mme Isabelle Durant, ministre : Monsieur le président, chers collègues, la question du plan décennal d'investissement sera effectivement un moment extrêmement important par rapport à des choix d'investissements, notamment en matière d'intermodalité. Et je partage largement votre point de vue, l'intermodalité ne vaut pas que pour Bruxelles-National même si là, elle a été posée dans le cadre du dossier que nous connaissons.

Isabelle Durant

Cette préoccupation d'accessibilité ferroviaire d'un aéroport et en particulier d'un aéroport de fret est évidemment extrêmement importante d'autant plus qu'elle est quelque part moins épineuse qu'à Bruxelles-National dans la mesure où la ligne Bierset est située le long de la ligne Bruxelles-Liège existante. Les choses se profilent donc tout à fait autrement et cette question doit effectivement être discutée dans le cadre du plan décennal d'investissement. Il entre aussi dans mes intentions de consulter les régions et en particulier la Région wallonne comme le prévoit d'ailleurs la procédure en matière de plan décennal d'investissement. Dès lors, si ce projet de liaison entre l'aéroport de Bierset et la ligne Bruxelles-Liège me semble un bon projet du point de vue de l'intermodalité air-rail et s'il est défendu au niveau de la Région wallonne et présente un bon rapport coût/avantages, j'aurai certainement à coeur de le défendre au nom du principe d'une bonne intermodalité entre le trafic aérien et le trafic ferroviaire.

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse positive et avec elle, je soulignerai que le problème pour Bierset est non seulement beaucoup moins épineux qu'à Zaventem au point de vue de la connexion mais surtout beaucoup moins onéreux, ce qui ne pourrait que nous réjouir tous. Mais je veillerai à rester attentif lorsque vous nous présenterez le plan décennal 2001-2010.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Guido Tastenhoye aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheidsaspecten van de luchthaven van Deurne in het kader van de recente ontwikkelingen" (nr. 1225)

Question orale de M. Guido Tastenhoye à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les aspects sécuritaires de l'aéroport de Deurne dans le cadre des récents événements" (n° 1225)

De heer **Guido Tastenhoye** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, inzake de luchthaven van Deurne is de Vlaamse regering eigenlijk bevoegd. U bent echter als federaal minister bevoegd voor de veiligheidsaspecten, met name de luchtverkeersveiligheid. Dat is een federale materie en daarom kan ik u hierover in deze commissie ondervragen.

U weet welke beslissing de Vlaamse regering inzake Deurne genomen heeft. Mijn inziens is het de meest slechte beslissing die ze had kunnen nemen. Bovendien houdt de beslissing het risico in dat er in de toekomst

zware ongevallen kunnen gebeuren. Men heeft namelijk beslist om de startbaan niet te verlengen, om het Fort 3 van Borsbeek te klasseren en misschien een ondertunneling van de Krijgsbaan door te voeren.

Mevrouw de minister, ik heb mij laten informeren door deskundigen op het gebied van de luchtvaart. Zij zeggen mij dat het klasseren van het fort, zodat het niet meer kan worden afgebroken, een zwaar veiligheidsrisico inhoudt. Ik zal u een voorbeeld geven. Als bij het opstijgen van een vliegtuig een van de twee motoren uitvalt, bestaat het risico dat het vliegtuig op één motor moet vliegen en zodoende onvoldoende hoogte kan halen. Het kan ook niet meer landen omdat de startbaan niet lang genoeg is. Als een startbaan twee kilometer is, kan een opstijgend vliegtuig opnieuw landen. De startbaan wordt echter niet verlengd. Het fort staat in de weg, het vliegtuig kan niet voldoende hoogte meer halen en botst op het fort met alle gevolgen van dien.

Mevrouw de minister, ik weet niet of u de situatie ter plaatse kent. De Krijgsbaan en de startbaan staan haaks op elkaar. Ik heb het rapport van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur dienst luchtvaartveiligheid van bijna twee jaar geleden gelezen.

Uit dat rapport blijkt dat er zo vlug mogelijk werk moet worden gemaakt van de afbraak van de oude loods die tussen de Krijgsbaan en het fort staat. Bovendien staan er boven op dat fort bomen, wildgroei, en door hun hoogte vormen deze bomen een bijkomend gevaar voor de luchtverkeersveiligheid. In dat rapport wordt ook vermeld dat die bomen zo vlug mogelijk moeten worden gekapt.

Mevrouw de minister, mijn vragen zijn duidelijk. Zult u in het kader van de luchtverkeersveiligheid aan de Vlaamse regering vragen om dat fort niet te klasseren, maar het af te breken, om die bomen zo vlug mogelijk te kappen en de loods zo snel mogelijk af te breken ?

Volgens de normen van de International Civil Aviation Organization (ICAO) moet om veiligheidsredenen aan de huidige startbaan een veiligheidsstrook van 60 meter en een uitloopstrook van 90 meter worden toegevoegd. Dit betekent dat 150 meter aan de startbaan moet worden toegevoegd. Om dit project te kunnen uitvoeren moet men eerst werk maken van de ondertunneling. Op dit ogenblik zijn de twee stroken, samen goed voor 150 meter, een aanbeveling van de ICAO. Zij zal echter worden omgezet in regelgeving. Op dat ogenblik kan de 150 meter extra niet worden toegevoegd als er geen ondertunneling is gebeurd. Dit betekent dat men de 150 meter moet aftrekken van de bestaande startbaan die op dit ogenblik 1510 meter lang is. Met een startbaan van 1360 meter wordt het bruikbaar gedeelte ervan herleid tot 7 tot 800 meter. Op dat ogenblik kan men de luchthaven beter sluiten omdat de meeste vliegtuigen er niet langer kunnen opstijgen of landen.

Jean-Pierre Grafé

Mevrouw de minister, welke initiatieven zult u nemen om in Deurne de luchtverkeersveiligheid te waarborgen ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, de lengte van een startbaan is een aangelegenheid waarover enkel en alleen door de uitbater van de luchthaven wordt beslist en bijgevolg is alleen de Vlaamse regering voor de lengte van die startbaan bevoegd.

Ten tweede, is het van belang te weten of het klasseren van Fort 3 inhoudt dat dit van voor 1914 daterend militair bouwwerk zoveel mogelijk in zijn oorspronkelijke staat en omgeving dan wel in de huidige staat wordt bewaard. Dit maakt een groot verschil. Ik denk bijvoorbeeld aan hindernissen zoals bomen die later werden aangeplant en bouwwerken die nadien werden opgetrokken. Over de klassering, haar duur en uitgestrektheid beslist alweer de Vlaamse regering.

Ten derde, het vrijwaren van hindernissen zoals vliegveldaanhorigheden is in de huidige stand van de wetgeving een onopgelost probleem. De luchtvaart-erfdienstbaarheden als onderdeel van de ruimtelijke ordening behoren tot de bevoegdheid van de Vlaamse regering, evenwel met een groot gevolg voor mijn departement.

Een vierde aangelegenheid behoort wel volledig tot mijn bevoegdheid. Hier gaat het om de veiligheidsvlakken die in de vorm van een trechter tegen de startbaan aanleunen en waar geen hindernissen mogen doorheen steken. De hoogte van Fort 3 zonder begroeiing vormt geen probleem voor het gebruik van de startbaan over haar volle huidige lengte van 1510 meter. Als men echter boomgroei toelaat, de startbaan verlengt of beide, zijn problemen onvermijdelijk. Dan is het de taak van het Bestuur van de Luchtvaart de startbaan te doen inkorten tot een bruikbare lengte, dit rekening houdend met de voorschriften inzake veiligheid.

Ik stel ook vast dat het fameuze fort bij toepassing van de veiligheidsvoorschriften, die geenszins bespreekbaar zijn, een grendel zet op een verlenging van de startbaan. Men moet echter ophouden oorzaak met gevolg te verwarren. Voor zover de Vlaamse regering rekening met mijn veiligheidseisen - en het tegendeel is niet gebleken - is het aan haar om een afgewogen en verantwoordelijke keuze te maken, zowel ten aanzien van de verlenging van de startbaan in Deurne als het behoud of het verdwijnen van Fort 3 in Borsbeek.

De heer **Guido Tastenhoye** (Vlaams Blok) : Mevrouw de minister, u trapt een beetje open deuren in. U zegt dat de klassering van Fort 3 een bevoegdheid is van de Vlaamse regering. Welnu, dat heb ik in het begin al opgemerkt.

Dat het al dan niet verlengen van de startbaan een bevoegdheid van de Vlaamse regering is, weet ook iedereen. Wat ik u vroeg, is welke maatregelen u gaat nemen om de luchtverkeersveiligheid te garanderen. U zegt mij nu dat Fort 3 op dit moment geen veiligheidsrisico vormt. De boomgroei zou wel een probleem vormen, maar over de loods die in de weg staat praat u niet.

Heel concreet heb ik u gevraagd of u bij de Vlaamse regering stappen zou ondernemen om in eerste instantie de bomen op het fort om te hakken, om die loods alvast te doen afbreken en om te vragen het fort zeker niet te klasseren, want dan kan het nooit meer worden afgebroken.

Wie zou het op zijn geweten willen hebben dat daar ooit een ongeval gebeurt met een vliegtuig dat nog niet voldoende hoogte heeft gehaald. Wie wil dat op zijn geweten ?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Regeling van de werkzaamheden

Ordre des travaux

De mondelinge vragen nrs. 1229, 1230, 1231 en 1232 van de heer Ludo Van Campenhout worden samengevoegd. Mijnheer Van Campenhout, vanzelfsprekend zal ik u wat spreektijd geven omdat u zo vriendelijk bent de vier aangekondigde vragen tot een vraag te herleiden.

Samengevoegde mondelinge vragen van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toekenning van veiligheidsattesten aan spoorweginondernemingen", "de toewijzing van capaciteit op de spoorweginfrastructuur", "de concurrentie in het goederenvervoer per spoor" en "de vergunningen voor spoorweginondernemingen voor goederenvervoer" (nrs. 1229, 1230, 1231 en 1232)

Questions orales jointes de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'octroi de certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires", "l'octroi de capacité sur le rail", "la concurrence dans le secteur du transport de marchandises par rail" et "les licences destinées aux entreprises de transport de marchandises par rail" (n^{os} 1229, 1230, 1231 et 1232)

De heer **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de aanleiding tot deze vraag is de bekommernis die ik deel met de minister om het goederentransport en meer bepaald het transport van containers, zoveel per spoor en via de binnenvaart te laten verlopen.

Via de binnenvaart lukt dat eigenlijk vrij goed. Het aandeel van de binnenvaart inzake het vervoer van containers stijgt enorm, terwijl het aandeel van het spoor op dat vlak omzeggens niet stijgt, dit omwille van een gebrek aan concurrentie en aan slagkracht vanwege de NMBS.

Mevrouw de minister, uw partijgenote, mevrouw Coenen, vroeg aan de heer Schouppe, gedelegeerd-bestuurder van de NMBS, of het niet aangewezen was het spoor meer te liberaliseren en te zorgen voor een concurrentiesfeer tussen binnenlandse en buitenlandse operatoren en de NMBS op het vlak van containervervoer.

De heer Schouppe antwoordde grootmoedig dat concurrenten welkom waren, maar dat er weinig kwamen opdagen en dat, als zij zich toch aanboden, zij vrij snel ophielden met het aanbieden van hun diensten. Intellectueel gezien was dit een vreemd antwoord, aangezien de concurrenten zelf moeten aankloppen bij de heer Schouppe. Dat is hetzelfde als een bakker toelaten zijn brood te verkopen in een bepaalde wijk, op voorwaarde dat hij zijn producten zelf aankoopt bij zijn grootste concurrent.

Sommige buitenlandse en binnenlandse operatoren wensten hun vervoersdiensten aan te bieden in het recente verleden en de haven van Antwerpen betoont actieve interesse om containervervoerdiensten per spoor aan te bieden. Het probleem is echter dat iedereen steeds moest aankloppen bij de NMBS. Als een buitenlandse operator vervoerdiensten wil aanbieden moet hij tractie huren bij de NMBS, prijs aanvragen bij de NMBS, capaciteit aanvragen bij de NMBS en dergelijke. Hij moet aan de NMBS - zijn belangrijkste concurrent - prijs vragen voor het gebruik van de infrastructuur en bovendien moet hij een beroep doen op de algemene dienstverlening van de NMBS om de infrastructuur te mogen gebruiken en zijn diensten te kunnen aanbieden.

Ik meen, mevrouw de minister, dat wij beiden dezelfde twijfels hebben omtrent de kwaliteit van de dienstverlening van de NMBS.

Vandaar, mevrouw de minister, mijn enigszins theoretische vragen strekken ertoe duidelijkheid te krijgen omtrent het tempo waaraan het spoor zal worden geliberaliseerd, conform de Europese richtlijnen.

Eerst had ik echter graag vernomen of in de toekomst de concurrenten inzake containervervoer nog steeds zullen moeten aankloppen bij de NMBS alvorens hun diensten te kunnen aanbieden.

Mevrouw de minister, zie hier mijn volgende vragen.

In artikel 11 van de Europese richtlijn wordt bepaald dat elke lidstaat de instantie aanwijst die verantwoordelijk is voor het verlenen van veiligheidsattesten. Kunt u bevestigen dat het bestuur voor het vervoer te land bij het ministerie van Verkeer en Infrastructuur wel degelijk de in artikel 11 bedoelde instantie is ? Ontving deze instantie reeds aanvragen ? Aan welke maatschappij werden deze attesten toegekend ? Werden er aanvragen geweigerd ?

Graag kreeg ik duidelijkheid over hoe het bestuur voor het vervoer te land is samengesteld. Als het bestuur voor het vervoer te land is samengesteld uit medewerkers, werknemers of ex-werknemers van de NMBS, dan zou dat een bijzonder licht werpen op de samenstelling van dat bestuur.

De Europese richtlijn bepaalt ook dat de lidstaat, in casu de federale regering de instantie aanwijst die de spoorwegcapaciteit moet toewijzen. Is dat hetzelfde bestuur als voor het vervoer te land ? Werden er reeds aanvragen ingediend en zo ja, werden sommige aanvragen reeds geweigerd ?

De Europese richtlijn 91/440, artikel 10 bepaalt dat aan de internationale samenwerkingsverbanden toegangs- en doorvoerrechten moeten worden verleend waar de samenstellende spoorwegondernemingen gevestigd zijn. Volgens paragraaf 2 moeten de spoorwegondernemingen van andere lidstaten onder billijke voorwaarden recht krijgen op toegang tot de infrastructuur van de andere lidstaten voor de exploitatie van internationale gecombineerde goederenvervoerdiensten. De administratieve technische financiële overeenkomsten met de beheerders van de gebruikte spoorweginfrastructuur mogen evident geen discriminerende voorwaarden bevatten.

Is er al zicht op de financiële voorwaarden die de NMBS stelt aan eventueel concurrerende ondernemingen ? Op welke manier is die prijs opgebouwd ? Het is evident dat als de NMBS, als concurrent van die andere ondernemingen, die prijs opklopt, dit valse concurrentie zou zijn.

Voor welke verbindingen werden sinds 1 januari 1993 doorvoerrechten aan internationale samenwerkingsverbanden, met of zonder Becargo toegekend ? Voor welke verbindingen werden toegangs- en doorvoerrechten geweigerd ? Voor welke verbindingen aan spoorwegondernemingen van andere lidstaten werd toegang verleend voor de exploitatie van gecombineerde vervoerdiensten ? Werden die verbindingen geweigerd ?

Een groot probleem voor het effectief organiseren van de concurrentie in het spoor, is dat in het verleden aan andere spoorwegmaatschappijen of operatoren de ver-

Ludo Van Campenhout

plichting werd opgelegd om de tractie van de NMBS te gebruiken. Kunt u ons toelichten of deze verplichting nog steeds wordt opgelegd omdat een dergelijke verplichting evident de concurrentie belemmert ?

Elke lidstaat moet een instantie aanwijzen die verantwoordelijk is voor het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen. Artikel 4 bepaalt dat die ondernemingen het recht hebben een vergunning aan te vragen in de lidstaat waar zij gevestigd zijn. Kunt u ons bevestigen dat hetzelfde bestuur die bedoelde instantie is ? Zijn er al aanvragen geweest, toegekend en zo mogelijk geweigerd ?

Mevrouw de minister, dit is een technische materie. De liberalisering van het spoor is in ons aller belang, en in het belang van de bekommernis die de minister en ik delen om maximaal containers van het vrachtvervoer via de weg naar het spoor over te hevelen.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal een algemeen antwoord geven op de verschillende vragen.

Artikel 29 bepaalt dat het veiligheidsattest afgeleverd wordt door de gemachtigde van de minister, na technisch advies van de beheerder van de spoorweginfrastructuur. De minister bepaalt de afgiftemodaliteiten van het veiligheidsattest en staat in voor de bekendmaking ervan.

Het ministerieel besluit van 23 maart 1999 dat de afgiftemodaliteiten van het veiligheidsattest en het nieuw onderzoek ervan bepaalt, verduidelijkt in het eerste artikel dat de directeur-generaal van het bestuur van het vervoer te land van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur belast is met de afgifte van het veiligheidsattest en met het nieuwe onderzoek ervan. Op de volgende drie vragen is het antwoord dus negatief.

In het algemeen, en dat geldt ook voor de volgende vragen, is het duidelijk dat de stimulering en de promotie van het gecombineerd vervoer belangrijk is. Op dit moment is het onvoldoende. Er moet een project komen van de NMBS en de administratie om meer informatie te verstrekken over deze mogelijkheden. We hebben hier in deze commissie veel over reizigers gepraat, maar het is evident dat ook een proactief beleid moet gevoerd worden inzake het goederenvervoer.

Vous parliez de la possibilité que ceux qui délivrent les attestations soient aussi des gens issus de la SNCB. Il est vrai que cette cellule se trouve dans l'administration et pas à la SNCB. Mais je trouve que votre argument est tout à fait correct et qu'on peut se demander s'il ne serait pas utile que ceux qui délivrent les attestations soient non seulement dans leur statut mais que de là où ils viennent, ils ne soient pas détachés de la SNCB dans la mesure où si on ouvre à la concurrence, un des éléments

de neutralité est effectivement de n'être pas juge et partie. Et il est vrai que, même si aujourd'hui, ils n'ont pas le statut SNCB, au niveau du staff qui gère cette affectation des attestations, on pourrait avoir une confusion d'intérêts, surtout au moment où l'ouverture et l'accès garanti deviendraient tout à fait généralisés suite aux récentes décisions européennes.

Hetzelfde koninklijke besluit van 11 december 1998 dat een omzetting is van de richtlijn 9519/EG bepaalt in artikel 18 dat de toewijzende instantie de spoorweginfrastructuurcapaciteit verdeelt en toewijst op een billijke en niet discriminerende wijze en zo dat de infrastructuur optimaal gebruikt wordt.

Dit betekent dat de verkeerspaden zo moeten worden toegewezen dat hierdoor op de beste wijze aan de mobiliteitsbehoefte wordt beantwoord. Voor de uitvoering van deze opdracht handelt de bedoelde instantie die vertegenwoordigd wordt door de directeur-generaal van het bevoegde bestuur, namelijk het bestuur van het vervoer te land van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur, buiten elk hiërarchisch verband.

Het ministerieel besluit van 23 maart 1999 dat de afgiftemodaliteiten van de spoorweginfrastructuurcapaciteit bepaalt, verduidelijkt in het eerste artikel dat het bestuur van het vervoer te land van het ministerie die door haar directeur-generaal vertegenwoordigd is, de toewijzende instantie is die belast is met de verdeling en de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit conform artikel 18 van het koninklijk besluit van 11 december 1998.

Op de volgende drie vragen is het antwoord ook negatief.

De Europese richtlijn 91440/EG werd omgezet in Belgisch recht op 5 februari 1997. De artikelen 12 en 13 verduidelijken de bepalingen betreffende de toegang tot en de doorvoer over de Belgische spoorweginfrastructuur conform artikel 10 van de bovenvermelde richtlijn.

Meer precies bepaalt artikel 12 dat er een recht van toegang tot de Belgische spoorweginfrastructuur wordt verleend aan ten eerste, de NMBS voor de exploitatie van het geheel van haar activiteiten van personen- en goederenvervoer; ten tweede, de internationale samenwerkingsverbanden waarvan een Belgische spoorwegonderneming deel uitmaakt voor het verlenen van internationale vervoerdiensten tussen de lidstaten van de Europese Unie, en dit voor het goederen- als het reizigersvervoer; ten derde, de spoorwegondernemingen die gevestigd zijn in een lidstaat van de Europese Unie voor de levering van diensten van internationaal gecombineerd goederenvervoer.

Artikel 13 bepaalt dat elk internationaal samenwerkingsverband een doorvoerrecht over de Belgische spoorweginfrastructuur heeft voor de levering van internationale

Ludo Van Campenhout

vervoerdiensten die het verricht tussen de lidstaten van de Europese Unie. De voorwaarde is wel dat in elk van de lidstaten waartussen het spoorvervoer plaatsvindt, een spoorwegonderneming gevestigd is die deel uitmaakt van dat internationaal samenwerkingsverband.

Tot op heden werd er nog geen toegangs- of doorgangsrecht gevraagd bij het bestuur van het vervoer te land in de zin van artikel 10 van de hogervermelde richtlijn. Het is in ieder geval noodzakelijk dat de vervoerprestatie op basis van artikel 12 of 13 uitgevoerd wordt door een spoorwegonderneming die als dusdanig erkend wordt en die beschikt over een vergunning en een veiligheidsattest voor de diensten die ze wil aanbieden.

Spoorwegonderneming wordt gedefinieerd als ieder privaat- of publiekrechtelijke onderneming waarvan de voornaamste activiteit bestaat uit het leveren van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of reizigers. Er moet door deze onderneming in ieder geval voor de tractie worden gezorgd. Bovendien mag de activiteit niet beperkt zijn tot de exploitatie van enkel stads-, voorstads- of regionaal vervoer.

Uit het voorgaande blijkt dat een eventueel geïnteresseerde spoorwegonderneming zelf moet instaan voor de tractie. Ter informatie meld u ik nog dat de NMBS momenteel de enige spoorwegonderneming in België is die over een vergunning beschikt.

De Europese Richtlijn 9518/EG werd omgezet in Belgisch recht door het koninklijk besluit van 11 december 1998 betreffende de vergunning van spoorwegondernemingen en het gebruik van de spoorweginfrastructuur. De artikelen 3 en 4 bepalen dat de spoorwegonderneming met exploitatiezetel in België een vergunning moet aanvragen bij de minister of zijn gemachtigde en dat de minister de afgiftemodaliteiten van de vergunning bepaalt. Om aangepaste en betrouwbare diensten aan te bieden is het noodzakelijk dat de spoorwegonderneming op ieder ogenblik aan bepaalde voorwaarden voldoet inzake financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, eerbaarheid en dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid. Verder verduidelijkt het ministerieel besluit van 23 maart 1999 de afgifte, de schorsing en de intrekking en het nieuw onderzoek van de vergunning van spoorwegonderneming. Artikel 1 bepaalt dat de directeur-generaal van het Bestuur van het Vervoer te Land, van het ministerie, belast is met de afgifte, de schorsing, de intrekking en het nieuw onderzoek van de vergunning van spoorwegonderneming.

Wat uw laatste vragen betreft, kan ik u bevestigen dat tot op heden de enige aanvraag voor een nieuwe vergunning komt van de NMBS. De vergunning voor spoorwegonderneming werd haar toegekend op 9 november 1999. Het is de enige spoorwegonderneming die tot op vandaag een vergunning heeft gekregen van het Bestuur van het Vervoer te Land.

De heer **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, ik dank mevrouw de minister voor haar duidelijk, uitvoerig en bevredigend antwoord. Ik heb begrepen dat diensten die op ons spoor gekomen zijn, zoals NDX, mislukt zijn omdat zij onder meer voor tractie een beroep moesten doen op de NMBS.

Zoals u zegt bestaat er nu de mogelijkheid voor andere ondernemingen om een vergunning aan te vragen in België. Het blijft echter een feit dat zij die vergunning moeten aanvragen bij een bestuur waarvan de samenstelling mij onduidelijk is. Ik zal een vraag stellen over de samenstelling van dit bestuur, teneinde na te gaan of die mensen ofwel formeel, ofwel qua antecedenten voldoende onafhankelijk zijn om vergunningen, veiligheidsattesten en dergelijke op een objectieve en onafhankelijke manier te evalueren.

Voor de buitenlandse operatoren en de binnenlandse concurrentiële operatoren is er de tractie, maar ook de prijs voor het gebruik van het net. Dit was niet in mijn vraag vervat en ik zal dit dus herhalen. Wat moet een buitenlandse of een binnenlandse operator, die het net wil gebruiken, betalen aan de eigenaar van de infrastructuur ? Uit welke elementen bestaat die prijs ? Op welke manier zal de netbeheerder of de neteigenaar - voorlopig de NMBS - een prijs aan buitenlandse en binnenlandse concurrentiële operatoren aanbieden ? Deze vraag zal ik later stellen.

Minister **Isabelle Durant** : Ik zal mijn antwoord op uw volgende vraag voorbereiden. De prijs is natuurlijk ook een belangrijk element.

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 vervanging van de afgevaardigde bestuurder van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 1187)

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le remplacement de l'administrateur délégué de l'Institut belge pour la sécurité routière" (n° 1187)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik denk dat de minister deze vraag kon verwachten. Ik heb in december een vraag gesteld in verband met de vervanging van de afgevaardigde bestuurder van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. In haar antwoord zei de minister dat de bedoeling van deze plotse vervanging was een nieuwe dynamiek in deze

Isabelle Durant

instelling tot stand te brengen. Vandaar dat de heer Vansnick van de ene dag op de andere diende vervangen te worden om deze nieuwe dynamiek in het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid in te voeren.

We zijn nu drie maanden later. Mijn vraag is dus of de heer Vansnick reeds werd vervangen en wie nu het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid leidt. Werd er reeds iemand definitief of tijdelijk benoemd? Indien wel, op welke wijze is dit verlopen?

Indien hij nog niet is vervangen dan veronderstel ik dat de procedure nog steeds aan de gang is. In dat geval zou ik graag wat meer vernemen over de procedure die de minister volgt om die man of vrouw te vinden die zal zorgen voor een nieuwe dynamiek in het instituut. Volgens welke procedure verloopt dat?

Tot slot vraag ik mij af, indien er nog geen nieuwe afgevaardigde bestuurder is aangesteld, of het wel goed is om een instelling gedurende drie maanden zonder een leidinggevende figuur te laten functioneren? Mijn inziens is dit niet de ideale manier om een nieuwe dynamiek in het Belgisch Instituut tot stand te brengen.

Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Ansoms, naar aanleiding van het ontslag van de afgevaardigd bestuurder van het BIVV in december heeft de raad van bestuur volgens de statuten een waarnemend bestuurder aangesteld. Deze aanstelling waarborgt de continuïteit in het beheer van het instituut, bijvoorbeeld voor het plaatsen van handtekeningen en het voorzitten van het beheerscomité. De statuten zijn duidelijk inzake de termijn. De aanstelling vervalt zodra een nieuwe afgevaardigd bestuurder zijn functie opneemt. De aanstellingsprocedure werd op een methodische manier aangevat. Eerst werd de functie omschreven evenals het profiel van de kandidaat, vervolgens werden verschillende wervingsbureaus geraadpleegd, daarna werden advertenties in de Nederlandstalige en Franstalige pers geplaatst en gelijktijdig werd contact genomen met een outplacementbureau. De advertenties zijn verschenen op 26 februari 2000. De selectie zal in de volgende weken kunnen plaatsvinden. Ik kan u zeggen dat wij al 200 kandidaten hebben, zowel via de advertenties als via outplacement en kandidaten uit het BIVV zelf. Ik meen dat het normaal is dat ook deze laatsten hun kandidatuur kunnen stellen.

De nieuwe dynamiek die ik in het BIVV wil lanceren begint met een objectieve en openbare aanwervingsprocedure die breekt met de politieke benoemingen. Ik spreek hier niet over de bevoegdheden van de mensen. Dat is de politieke keuze van de vorige regeringen. Op voorstel van de raad van bestuur van het BIVV werd in de algemene vergadering van december beslist om te streven naar een betere driehoeksverhouding tussen het instituut, het ministerie van Verkeer en Infrastructuur en

het kabinet van de minister. Het doel was het BIVV verder te openen tegenover de buitenwereld en de interne contacten tussen de verschillende diensten te bevorderen. Verder is het de bedoeling dat het BIVV in direct verband studiewerk verricht voor de grote debatten die over de verkeersveiligheid worden gevoerd. Wij wachten nu op de selectie die in de komende dagen en weken zal volgen.

Alles gaat echter goed in het BIVV. De continuïteit van de dienst is verzekerd. De sensibiliseringscampagnes die op het programma stonden zijn natuurlijk niet stopgezet. De laatste campagne, in verband met de gordel, ging begin maart van start. Er is dus continuïteit en verder wordt de nieuwe manier van werken met nauwere banden tussen het instituut, de administratie en het kabinet voorbereid. Het is normaal dat het BIVV hierbij zijn autonomie wenst te waarborgen.

De heer Jos Ansoms (CVP): Mevrouw de minister, u kunt mij niet overtuigen. Het ontslag van de heer Versnick was vrij plots en misschien lagen er ook andere elementen aan de basis dan alleen het bekomen van een nieuwe dynamiek. Als dit laatste het geval zou zijn, dan zou het beter geweest zijn om met de voorbereidingen voor de aanwerving te beginnen vooraleer men iemand op staande voet ging ontslaan. Nu kwam het ontslag er half december en de advertenties werden pas op 26 februari geplaatst. Dat is niet de normale gang van zaken als men in een bepaalde instelling een nieuwe dynamiek op gang wil brengen. Ik meen dus dat dit niet de echte reden is en dat het eerder ging om een politieke afrekening met de heer Versnick.

Ik verontschuldig mij, ik meen dat de correcte naam Vansnick is. De heer Versnick is misschien een van de 200 kandidaten.

De voorzitter: De heer Versnick is momenteel in Centraal-Afrika

De heer Jos Ansoms (CVP): Misschien is hij één van de 200 kandidaten. Hij heeft zich immers al voor meer functies kandidaat gesteld.

Gezien de evolutie na 15 december ben ik ervan overtuigd dat het hier om een politieke afrekening ging. Ik constateer wel dat u zegt dat de aanwerving op een objectieve manier gebeurt, met advertenties en een outplacementbureau. Dat is volgens u anders wat de vorige regering gedaan heeft en het zal dus geen politieke benoeming worden. Ik wil dit alleen aanvullen door te stellen dat dit anders is dan wat de vorige en de huidige regering deden bij andere aanstellingen waar er nog steeds politiek benoemingen waren. Het zal dus de eerste keer zijn dat deze regering overgaat tot een niet-politieke benoeming.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Jos Ansoms en Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe evoluties inzake de IJzeren Rijn in Nederland" (nrs. 1207 en 1291)

Questions orales jointes de MM. Jos Ansoms et Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les récents événements concernant le Rhin de fer aux Pays-Bas" (n^{os} 1207 et 1291)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb deze vraag reeds gesteld tijdens het debat over de NMBS, omdat u toen de dagorde gewijzigd had. Dat neemt niet weg dat ik de vraag wens te herhalen, en dit om twee redenen. Ten eerste, omdat de minister toen niet heeft geantwoord op al de vragen die ik heb gesteld. Ten tweede, het is zo'n belangrijk dossier, dat zo snel evolueert, dat het best zou kunnen dat er nieuwe evoluties zijn in vergelijking met veertien dagen.

Het uitgangspunt is nog steeds het standpunt van de Nederlandse regering, dat tot stand kwam na een debat in het Nederlands Parlement. Ik heb daar intussen de volledige tekst van opgevraagd en gelezen. Het is een interessante tekst, maar ik kom daar zo dadelijk op terug. De minister heeft van de Nederlandse Tweede Kamer het mandaat gekregen om verder te onderhandelen, met als toegift dat zij mag onderhandelen over het tijdelijk toelaten van een beperkt aantal treinen op het historisch tracé van de IJzeren Rijn, op voorwaarde dat er eerst een MER-rapport wordt gemaakt op basis van een MER-studie.

Mijn vragen blijven dus overeind, mevrouw de minister. Gaat de Belgische regering op dit ogenblik reeds akkoord met dit Nederlands standpunt ? Het wordt immers voorgesteld als een toegift, als een grote geste tegenover België. Iedereen weet echter dat wij juridisch het recht hebben om bij wijze van spreken vanaf vandaag over dit tracé te rijden. Het is dus niet zo'n fantastische geste, want ze gaan eerst praten en een MER-rapport opstellen. Gaat de Belgische regering op dit ogenblik reeds akkoord met de stelling dat het een MER-rapport wordt ?

Wat zal er gebeuren indien de MER-studie negatief wordt ? Het is immers een MER-studie over het stiltegebied. Dat heb ik ook kunnen lezen in het verslag van het debat van de Tweede Kamer. Men zal er dus nagaan wat de effecten zijn van het rijden van treinen door dit

stiltegebied en dit voor het aspect geluid. Je moet geen geleerde zijn om te begrijpen dat net voor dit aspect het effect van een rijdende trein negatief zal zijn. Ik vrees dus dat het MER-rapport negatief zal zijn. Wat zal dan het gevolg zijn ?

Ten slotte herhaal ik mijn vraag van veertien dagen geleden. Men verwacht in Nederland duidelijk dat de kosten van de heringebruikname van het tracé op Nederlands grondgebied integraal door de NMBS zouden gedragen worden. Kan de Belgische regering met die Nederlandse stelling akkoord gaan ? Of zegt u nu reeds klaar en duidelijk dat u er niet aan denkt en dat niet zult betalen. Zo zou ik het graag horen.

Ik wil van de gelegenheid gebruik maken om nog een bijkomende vraag te stellen. Ik heb tijdens de vakantie dat rapport gelezen, en ik heb gezien dat slechts één fractie in het Nederlands Parlement een motie heeft ingediend. Groen-Links zegt namelijk dat op geen enkele wijze en op geen enkele voorwaarde treinen op het historisch tracé mogen rijden. Gelukkig heeft de Nederlandse meerderheid deze motie verworpen, maar de motie is er en u kunt ze lezen. Ik kan ze u bezorgen, want ik heb de tekst van een Nederlandse collega van Groen-Links gekregen. Groen-Links heeft dus radicaal de motie ingediend dat onder geen enkele voorwaarde, ook niet met een MER-rapport, een trein zal rijden in het stiltegebied. Kunt u akkoord gaan met die stelling van een politieke collega ?

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, toen ik ruim een week geleden vernam dat u instemde met een MER-rapport was ik verbaasd. Iedereen weet immers dat een MER-rapport gewoon een vertragingsmanoeuvre is van de Nederlanders. Het is ook de gewoonte in politieke kringen dat men op voorhand weet wat de uitslag zal zijn van een rapport dat men bestelt. Anders is het weggegooid geld. Ik kan u, net als mijn collega, de conclusie van dit rapport voorspellen. Ze zal negatief zijn.

Mevrouw de minister, hebt u overleg gepleegd met uw collega's om dat MER-rapport te aanvaarden ? Ik blijf hameren op ons historisch recht om doorgang te krijgen in dat gebied. Door daarvan af te stappen, zet u de eerste minister in de wind. Hij heeft immers duidelijk aangekondigd, in het bijzijn van zijn Duitse collega, dat er binnen de zes maanden treinen zullen rijden over de IJzeren Rijn. Dat betekent tegen juni 2000. U verklaart dat u het in gebruik nemen van deze spoorlijn verwacht tegen einde 2001.

Ik heb in de krant gelezen dat u akkoord gaat met het MER-rapport, maar dat het geen invloed mag hebben op de planning. Ik zou die planning graag willen kennen.

Luc Sevenhans

Begint men nu reeds met het operationeel maken van de lijn ? Dat stelt geen enkel probleem. Of gaat men wachten tot de resultaten van het MER-rapport bekend zijn ? Dan zijn wij evenwel weer een jaar verder.

We kunnen veronderstellen dat de Nederlanders een echte reden hebben om een milieustudie te laten uitvoeren. Ik neem aan dat zij deze zaak anders bekijken dan wij. Wij willen een opening naar dat gedeelte van Duitsland, terwijl de Nederlanders deze spoorlijn beschouwen als een extra mogelijkheid voor de haven van Antwerpen. In het dossier komt amper ter sprake dat de concurrentiepositie tussen Antwerpen en Rotterdam een heel andere dimensie krijgt met de heropening van de IJzeren Rijn.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, het is mijn principiële stelling dat in het zeer besproken dossier van de IJzeren Rijn alleen het resultaat telt. Ik weet ook dat vanuit de Nederlandse Kamer op de minister grote druk wordt uitgeoefend. Elke twee weken beleven wij een nieuwe episode in de Nederlandse Kamer, maar de druk blijft altijd dezelfde. Wij weten dat veel volksvertegenwoordigers op de Nederlandse minister druk uitoefenen om neen te zeggen.

Tijdens onze laatste ontmoeting werden een aantal stappen in mekaar's richting gezet. Nederland is bereid om het tijdelijk gebruik van het historisch tracé toe te laten. Dat zal wel worden voorafgegaan door een MER, dat beperkt is tot 2001 en zal worden begeleid door een bilaterale begeleidingsgroep.

Het blijft ons uitgangspunt om over de IJzeren Rijn zo snel mogelijk treinen te laten rijden. Als het mogelijk is om via een beperkte MER te bekomen dat tegen eind 2001 treinen over het historisch tracé kunnen rijden, lijkt deze mogelijkheid ons interessanter dan het aangaan van een juridische procedure die jaren in beslag kan nemen.

Wij zullen dus niet tot 2003 wachten op de MER-resultaten, zoals de heer Ansoms suggereert, alvorens een beperkt aantal treinen over het historisch tracé te laten rijden.

Het historisch recht is uiteraard de basis voor de vraag om het historisch tracé opnieuw in gebruik te nemen. Om snel tot een oplossing te komen voor dit al jaren aanslepende dossier, willen wij met Nederland de weg van het overleg bewandelen.

Wat de kostprijs en de financiering betreft, werden nog geen afspraken gemaakt. Bovendien was de laatste stap in de onderhandelingen weliswaar een belangrijke stap naar een akkoord. Het belangrijkste is inderdaad dat er beweging komt in een dossier dat al jarenlang ligt vast te roesten, samen met de spoorlijn.

Dit zijn de laatste elementen. Een nieuwe ontmoeting eind maart en de wil, ook van de Belgische deelnemers, om zo snel mogelijk een principeakkoord te bereiken. Wij willen van deze situatie uitgaan, ondanks het feit dat in de Nederlandse Kamer of in het Belgisch Parlement elke week opnieuw druk op de ketel wordt uitgeoefend. Wij moeten in de komende maanden absoluut een principeakkoord sluiten, zowel over de data als over de financiering.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mevrouw de minister, volgens de Nederlandse minister zal vooraf een MER-rapport worden opgesteld, op korte termijn.

Er kunnen zich echter twee mogelijkheden voordoen. Als alles positief verloopt voor België, dan zal er een positief MER-rapport verschijnen op korte termijn en dan is uw antwoord bevredigend. Maar quid als de korte termijn een lange termijn wordt of als het MER-rapport negatief is ?

Heb ik u goed begrepen, mevrouw de minister, als u zegt dat wij niet zullen wachten op het MER-rapport en dat vanaf 2002 in elk geval treinen zullen worden ingezet op het historisch tracé ?

Voorts, mevrouw de minister, meen ik te hebben begrepen dat u vooralsnog niet akkoord gaat met de vraag van de Nederlanders aan België om de financiële lasten te dragen voor het heropwaarderen van het spoor op Nederlands grondgebied.

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, de minister gaf geen antwoord op mijn volgende concrete vragen.

Mevrouw de minister, bereikte de regering een akkoord om het MER-rapport te aanvaarden ?

Zelfs een positief MER-rapport - wat ik betwijfel - zal slechts worden bekendgemaakt in 2001. Dat betekent dat men dan pas kan starten met het berijdbaar maken van de lijn, wat een hele tijd in beslag zal nemen. Wanneer zal het tracé dan effectief worden ingezet ? Als volgens u het MER-rapport geen invloed mag uitoefenen op de planning, dan moeten wij nu van start met het operationeel maken van het tracé en moeten wij niet wachten tot begin 2002.

Ik vrees, mevrouw de minister, dat uw visie terzake duidelijk afwijkt van de visie van de eerste minister die veel sneller treinen wil laten rijden op dat grondgebied. Kunt u mij een concreet antwoord geven wat de timing betreft ?

Minister **Isabelle Durant** : Onderhandeling is onderhandeling. Ik ben niet van plan al mijn kaarten op tafel te gooien, zelfs als ik goede informatie wil verstrekken aan de mensen die een groot belang hebben bij dit dossier.

Luc Sevenhans

In verband met de termijn kan ik wel zeggen dat de trilaterale begeleidingsgroep een methode is om tijdens de procedures een permanente druk te verzekeren. Het is heel belangrijk de procedure niet te starten zonder controle. Bovendien weten wij niet wanneer de procedure zal beëindigd zijn. Die begeleidingsgroep is dus ook een middel om het respecteren van de termijn te waarborgen. Wat de andere elementen betreft wens ik te wachten tot na de volgende Ministerraad van eind maart. Intussen heb ik ook nog andere afspraken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het eurovignet" (nr. 1275)

Question orale de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'eurovignette" (n° 1275)

De heer **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, deze vraag gaat over de verplichting voor gemeenten om voor hun huisvuilwagens het eurovignet te gebruiken. Niet alleen is het een vraag van Antwerps maar ook van nationaal belang.

Er werden in het verleden reeds parlementaire vragen gesteld over dit thema. Deze werden echter steeds negatief beantwoord. Immers, voertuigen die worden aangewend voor het ophalen van huisvuil zouden, volgens de toenmalige minister van Vervoer, onder het toepassingsveld van het eurovignet vallen. Wij zijn van mening dat deze stelling op drie punten zowel politiek als juridisch aanvechtbaar is.

Op basis van de bepalingen van artikel 5 paragraaf 2 en artikel 3 van de wet van 27 december 1994 zouden vuilniswagens vrijgesteld zijn van het eurovignet. Volgens deze bepalingen gaat het om voertuigen die slechts af en toe de openbare weg in België gebruiken en gebruikt worden door natuurlijke- of rechtspersonen, die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben en mits het vervoer, dat met deze voertuigen plaatsvindt op het Belgisch grondgebied, beperkt is.

Het is nogal evident dat de vuilniswagens, behorende tot bijvoorbeeld het patrimonium van de stad Antwerpen - die een rechtspersoon is - niet hoofdzakelijk voor het goederenvervoer worden aangewend en niet voortdurend over het wegnnet rijden maar slechts af en toe worden ingezet. Zij vervullen evenmin de concurrentie omdat ze een publieke taak uitvoeren die niet in een concurrentieel verband staat en het vervoer tevens onbezoldigd is.

De vuilniswagens zijn voorzien van een pletinstallatie waardoor zij niet alleen worden ingezet voor vervoer maar ook voor het verwerken van goederen.

Wij zijn daarom van mening dat huisvuilophaalwagens niet onderworpen zijn aan het eurovignet.

Men zou ook kunnen zeggen dat deze wet strijdig is met de Europese richtlijn en dat het tot een algehele ontlasting zou moeten leiden. Dit is echter een vervelend argument omdat dit tot alle voertuigen zou strekken.

Men zou ook kunnen argumenteren dat het vrijstellen van huisvuilophaalwagens een inbreuk is op het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel. Dat kan alleen op voorwaarde dat het onderscheidend criterium een legitiem doel dient, de aangewende middelen redelijkerwijze evenredig zijn met het beoogde doel en er een objectieve en redelijke verantwoording bestaat voor de ongelijkheid.

De stad Antwerpen draagt als openbare dienst zorg voor de verwerking van het afval en vuilnis van haar inwoners. Zij handelt ontegensprekelijk binnen het kader van het algemeen belang. De diensten die instaan voor het ophalen van huisvuil handelen in het kader van een openbaar doel en staan, althans voorlopig, niet in concurrentieel verband. Hierin kan misschien verandering komen na het volgende bestuursakkoord.

De aangewende middelen moeten redelijkerwijze evenredig zijn met het beoogde doel. De doelmatigheid en de efficiëntie van de stadsdiensten zal ik niet beoordelen. We gaan ervan uit dat inderdaad de aangewende middelen evenredig zijn met het beoogde doel.

Daarnaast zien wij dat andere voertuigen die eveneens sporadisch gebruik maken van de openbare weg - zoals voertuigen voor ordehandhaving, eerste hulpbieding, onderhoud van wegen - wel zijn vrijgesteld van het eurovignet. Het niet-vrijstellen van huisvuilwagens is volgens ons een discriminatie die niet gefundeerd is.

Het vrijstellen van de huisvuilwagens voor het eurovignet kan, volgens ons, eveneens een positieve invloed hebben op ecologisch vlak : het zou de gescheiden ophaling stimuleren wat op zijn beurt ingaat tegen het populaire sluikestorten in Antwerpen.

Ik kom tot mijn vragen. Mevrouw de minister, in hoever vindt u het opportuun of wettelijk gefundeerd om gemeenten en steden vrijstelling te verlenen van het eurovignet voor huisvuilwagens, rekening houdend met de juridische aanvechtbaarheid van de huidige toepassing van het eurovignet en de ecologische bezwaren ?

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, collega's, mijn antwoord zal vrij technisch zijn omdat het een juridische materie behandelt. Ik wens op te merken dat de minister van Financiën politiek verantwoordelijk is voor het geheel van de wetgeving en de regelgeving

Isabelle Durant

inzake het eurovignet omdat het een met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting betreft. De minister van Vervoer is terzake alleen medeondertekenaar voor de aspecten inzake vervoer over de weg. Mijn antwoord is bijgevolg grotendeels gebaseerd op de antwoorden die de minister van Financiën terzake in het verleden heeft verstrekt.

De huisvuilophaling in een gemeente kan op verschillende manieren worden georganiseerd. De huisvuilophaling kan gebeuren met eigen middelen, door intercommunales of door private bedrijven of combinaties van voornoemde mogelijkheden.

Artikel 2 van het koninklijk besluit van 9 januari 1995 ter uitvoering van de wet van 27 december 1994 bepaalt dat de motorvoertuigen en de samengestelde voertuigen uitsluitend bestemd voor het vervoer van goederen over de weg waarvan de maximaal toegelaten massa ten minste 12 ton bedraagt en die aan de gemeenten toebehoren, vrijgesteld zijn van het eurovignet als ze uitsluitend bestemd zijn voor doeleinden opgesomd in artikel 5, 1° van de wet van 27 december 1994. Het betreft voertuigen uitsluitend bestemd voor landsverdediging, burgerbescherming, rampeninterventie, brandweer en andere hulpdiensten, handhaving van de openbare orde en het onderhoud en beheer van de wegen. Dit impliceert dat dezelfde voertuigen die niet uitsluitend bestemd zijn voor hogervernoemde doeleinden onderworpen zijn aan de wet van 27 december 1994.

Mijnheer Van Campenhout, u zult het met mij eens zijn dat een vrijstelling op basis van artikel 5, 2° van de wet van 27 december 1994 voor voertuigen die slechts af en toe op de openbare weg rijden niet van toepassing is op wagens die huisvuil ophalen. De minister van Financiën heeft bepaald dat deze voertuigen de openbare weg maximaal 30 dagen per jaar mogen gebruiken.

Een vrijstelling op basis van artikel 3 van dezelfde wet is evenmin mogelijk omdat onder vervoer van goederen elk vervoer van goederen of zaken moet worden verstaan. Dit impliceert een lading of een lossing van de inhoud van een voertuig. Huisvuil moet worden beschouwd als een goed dat geladen en gelost wordt.

Ik begrijp niet waarop men zich baseert om te stellen dat de wet van 27 december 1998 strijdig is met de richtlijn 9389 die ondertussen vervangen werd door richtlijn 9962 van het Europees Parlement en de Europese Raad van 17 juni 1999. Zonder afbreuk te doen aan deze richtlijn zijn de landen die het eurovignet hebben ingevoerd in artikel 4 van het door hen afgesloten verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens overeengekomen bepaalde voertuigen vrij te stellen van het eurovignet. Dezelfde uitzonderingen werden logischerwijze eveneens opgenomen in artikel 5 van de wet van 27 december 1994.

Het is wel zo dat in België een discriminatie bestaat in het voordeel van de voertuigen toebehorende aan intercommunales. Deze genieten immers vrijstelling van belasting, dus ook van het eurovignet op basis van artikel 27 van de organieke wet van 22 december 1986 op de intercommunales.

Dit betekent dat in gemeenten waar een intercommunale instaat voor de ophaling van het huisvuil met haar toebehorende voertuigen, geen eurovignet verschuldigd is voor deze voertuigen. De minister van Financiën heeft nog steeds de intentie om het gelijkheidsbeginsel in deze materie te respecteren door ook de voertuigen van de intercommunales te onderwerpen aan het eurovignet. Zijn argument is dat het internationale recht primeert op het nationale recht. Hij heeft hierover het advies van de Europese Commissie gevraagd.

U verwijst naar de IJzeren Rijn ? Ik heb echter verklaard dat dit op juridisch vlak waar is, maar op politiek of strategisch vlak is het een beetje verschillend. Ik spreek alleen over de juridische aspecten. Ik ben de minister van Financiën niet. Hij zegt dat het internationaal recht primeert.

Tot op heden heeft de Europese Commissie haar advies nog niet medegedeeld. Het eurovignet is destijds ingevoerd als een voorlopig systeem voor de aanrekening van de infrastructuurkosten aan de voertuigen die van de weginfrastructuur gebruik maken. Op het niveau van de Europese Unie is het de bedoeling om in de toekomst over te stappen naar kilometergebonden heffingen waarbij de heffingfunctie zal afhangen van de afgelegde afstand op de aan heffing onderhevige weginfrastructuur.

Het is tevens de bedoeling om via een dergelijk systeem andere externe kosten zoals milieuvervuiling, lawaaihinder, congestie te internaliseren door de kosten die deze voertuigen veroorzaken aan te rekenen. De logica eist dat alle voertuigen hieraan worden onderworpen, zelfs indien ze ingezet worden bij taken die de verbetering van het leefmilieu beogen. Het kan immers niet ontkend worden dat ook deze voertuigen bij de uitoefening van een taak infrastructuurkosten en externe kosten veroorzaken.

De heer **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Mevrouw de minister, ik dank u voor uw zeer uitvoerig en juridisch onderbouwd antwoord dat zeer overtuigend is.

De criteria waarop men zich baseert voor de vrijstelling van voertuigen voor ordehandhaving, wagens voor het bieden van eerste hulp en onderhoud van wegen zijn ook toepasselijk op de huisvuilwagens. In afwachting van een definitieve regeling blijft dit een discriminatoire behandeling ten nadele van de huisvuilwagens. Ik zal dat juridisch verder laten onderzoeken en zal de vraag herhalen aan uw collega, de minister van Financiën.

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 vertraging in de realisatie van de HSL" (nr. 1281)

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le retard dans la réalisation du TGV" (n° 1281)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb mij gesteund op bepaalde persberichten die zijn verschenen in verband met de realisatie van de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Amsterdam. Daarin kunnen wij lezen dat er vertraging zou zijn in de uitvoering van dit belangrijke infrastructuurwerk, niet alleen op Belgisch maar ook, en misschien gelukkig, op Nederlands grondgebied. Immers, door het verdrag met Nederland dienen wij, indien er vertraging optreedt, en dus de lijn niet in gebruik kan worden genomen vanaf juni 2005 schadevergoeding te betalen. Als Nederland ook niet klaar is, dienen zij aan ons schadevergoeding te betalen. Zo kan het een het ander in evenwicht houden. Gelukkig maar, want anders zouden wij aan het betalen zijn vanaf juni 2005.

Dezelfde persberichten laten uitschijnen, en ik denk niet dat dat abnormaal is, dat deze vertragingen ook zouden leiden tot budgetoverschrijdingen. Ik denk dat het een het gevolg is van het andere : wanneer infrastructuurwerken vertraging oplopen zullen ook de budgetten de pan uit rijzen.

In dit verband heb ik een paar vragen voor de minister. Ten eerste, kan zij deze persberichten bevestigen ? Loopt men vertraging op en zullen de budgetten worden overschreden ? Zo ja, wat is de reden of de oorzaak van deze vertraging ?

Als de budgetten overschreden worden, hoe zal dat worden betaald ? Dat is een zeer belangrijke vraag. Zullen de middelen komen van de NMBS zelf, van de financiële of zullen er overheidsmiddelen aan dit budget worden toegevoegd ? Wat is het standpunt van de minister dienaangaande ?

Uw voorganger, de heer Daerden, heeft destijds ook reeds een truc uitgehaald. Toen er in de oostelijke deeltak, tussen Leuven en Luik, een budgetoverschrijding was, heeft hij een deel van die kosten geboekt op het hoofdstuk Gemengde Projecten, omdat er ook binnenlandse treinen over dat spoor rijden. Nu

weten wij dat er beslist werd om over de hst-lijn tussen Antwerpen en Breda/Amsterdam ook IC-treinen te laten rijden en dat er zelfs een IC-station Noorderkempen in Brecht gebouwd zal worden.

Het ligt bijna voor de hand, wanneer er budgetoverschrijding zou zijn, een deel van de kosten op het binnenlands vervoer te verhalen; het is immers een gemengd project. Ik hoop dat de minister die truc niet zal uithalen. Ik zou graag haar standpunt dienaangaande kennen. Ik hoop dat zij dus nu reeds zeer duidelijk zegt dat zij een dergelijke operatie niet zal aanwenden om een deel van de meerkosten te verhalen op het hoofdstuk Gemengde Projecten en dat de financiering in geen geval op die wijze zal gebeuren.

Tot slot heb ik nog een bijkomende vraag in verband met het project Luik-Duitsland. Zit men daar nog op schema, of niet ? Indien niet, wat zijn de oorzaken van deze vertraging. Zullen de kosten daar ook het budget overschrijden ? Indien ja, hoe denkt de minister die meerkosten te kunnen financieren ? Zal daar dan een beroep worden gedaan op de investeringen in het binnenlands spoor en op de 40% toegekend aan Wallonië ?

Mevrouw **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Ansoms, de bouwvergunning voor de HSL ten noorden van Antwerpen werd, volgens de plannen van de NMBS, verwacht eind 1999, maar werd tot nog toe niet afgeleverd. Het is echter te vroeg om nu al te besluiten dat de streefdatum van juni 2005 aan Belgische zijde niet meer haalbaar zou zijn.

Bij de uitvoering van de werken aan de noord-zuidverbinding te Antwerpen, die gestart zijn in 1998, wordt wel enige vertraging opgelopen. Het gaat hier om uiterst moeilijke en delicate werken. De oorzaak van de vertragingen zorgt momenteel voor een complexe discussie tussen bouwheer en aannemer. Het is echter voorbarig hierover uitspraken te doen. Volgens de NMBS is er momenteel geen sprake van budgetoverschrijdingen op de Noord-tak.

Noch de projectdefinitie, noch de financiering van het HST-project werden in de voorbije periode gewijzigd. Dit betekent dat dit project wordt uitgevoerd conform de beslissing van de Ministerraad van 29 mei 1998. Hierin wordt uitdrukkelijk gesteld dat het project van grens tot grens dient gerealiseerd te worden met respect voor het budget. Ook hier is er momenteel geen enkele reden om van budgetoverschrijding te gewagen.

Dit is de informatie in verband met de huidige situatie. Ik zal dit probleem ook in de toekomst de nodige aandacht geven. Immers, vertraging en budgetoverschrijding zijn twee moeilijke problemen die ik hoop te kunnen vermijden.

Isabelle Durant

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, alleen mijn eerste twee vragen werden beantwoord.

Mag ik daaruit besluiten, mevrouw de minister, dat u er niet aan denkt om in de toekomst eventueel een deel van de kosten op gemengde projecten in te schrijven ? Immers, in het HST-project Antwerpen-Nederland wordt ook in het inzetten van IC-treinen voorzien. Als ik u goed begrijp wenst u hiervan echter geen gemengd project te maken ?

Vervolgens, mevrouw de minister, antwoordde u niet op mijn vraag in verband met mogelijke vertragingen en meerkosten op de lijn tussen Luik en de Duitse grens.

Minister **Isabelle Durant** : Ik kan alleen maar herhalen dat voor mij noch de projectdefinitie noch de financiering van het HST-project in de afgelopen periode werden gewijzigd. Op dit moment is dit een volledig antwoord op basis van de elementen in mijn bezit.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Hebt van de NMBS geen antwoord gekregen over het traject tussen Luik en de Duitse grens ?

Minister **Isabelle Durant** : Er zijn nu geen veranderingen.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Alles loopt daar perfect op schema ?

Minister **Isabelle Durant** : Op dit ogenblik heb ik geen probante elementen om te zeggen dat er vertragingen of budgetoverschrijdingen zijn. Ik kan op mijn intuïtie af-

gaan, maar om beslissingen te nemen moet ik echte elementen hebben. Volgens de NMBS heb ik op dit moment geen bewijsmateriaal om te zeggen dat er budgetoverschrijdingen of vertragingen zijn.

Misschien hebt u meer informatie. Dat is mogelijk.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Het is dezelfde intuïtie die u hebt.

De **voorzitter** : We feliciteren de heer Ansoms met zijn vrouwelijke intuïtie en mevrouw de vice-eerste minister met haar christen-democratische intuïtie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Regeling van de werkzaamheden**Ordre des travaux**

De mondelinge vraag nr. 1296 van mevrouw Anne-Mie Descheemaeker wordt naar een latere datum verschoven.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.20 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 16.20 heures.*