

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

07-06-2000

07-06-2000

Inhoud

Woensdag 7 juni 2000

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 226

Mondelinge vraag van de heer Pieter De Crem aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de verkeerssignalisatie voor Euro 2000" (nr. 1903)

(Het antwoord werd verstrekt door de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer)

sprekers : **Pieter De Crem, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het handenvrij bellen" (nr. 1969)

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

Sommaire

Mercredi 7 juin 2000

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 226

Question orale de M. Pieter De Crem au ministre de l'Intérieur sur "la signalisation routière pour l'Euro 2000" (n° 1903)

(La réponse a été donnée par la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports)

orateurs : **Pieter De Crem, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la téléphonie mobile 'mains libres'" (n° 1969)

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

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

Mondelinge vraag van de heer Luc Paque aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het eerbiedigen van de luchtgangen van de luchthaven van Luik-Bierset" (nr. 1996)

8

sprekers : **Luc Paque, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de betutteling van de gemeenten door de administratie Verkeerswezen inzake de aanvullende gemeentelijke verkeersreglementen" (nr. 1999)

9

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

Mondelinge vraag van de heer Charles Michel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de strategie van ABX" (nr. 2037)

11

sprekers : **Charles Michel, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de hervorming van het Belgisch Instituut voor Post en Telecommunicatie (BIPT)" (nr. 1983)

14

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

Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de stand van zaken van de gebouwen-dossiers in Ieper-Veurne" (nr. 2014)

16

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

Mondelinge vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bedeling van de publieke bevraging door De Post" (nr. 2018)

17

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

Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het kasteel van Groenendaal" (nr. 2032)

19

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

Question orale de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le respect des couloirs aériens de l'aéroport de Liège-Bierset" (n° 1996)

8

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

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le traitement sommaire des communes par l'administration des Transports en matière de règlements communaux complémentaires" (n° 1999)

9

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

Question orale de M. Charles Michel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la stratégie d'ABX" (n° 2037)

11

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

Question orale de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la réforme de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT)" (n° 1983)

14

orateurs : **Yves Leterme, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'état d'avancement des dossiers 'bâtiments' à Ypres-Furnes" (n° 2014)

16

orateurs : **Yves Leterme, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de M. Servais Verherstraeten au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution de l'enquête publique par La Poste" (n° 2018)

17

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

Question orale de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le château de Groenendaal" (n° 2032)

19

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

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

RÉUNION PUBLIQUE DU
MERCREDI 7 JUIN 2000

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 7 JUNI 2000

De vergadering wordt geopend om 14.09 uur door de heer **Francis Van den Eynde**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 14.09 heures par M. **Francis Van den Eynde**, président.

Mondelinge vraag van de heer Pieter De Crem aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de verkeers-signalisatie voor Euro 2000" (nr. 1903)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer)

Question orale de M. Pieter De Crem au ministre de l'Intérieur sur "la signalisation routière pour l'Euro 2000" (n° 1903)

(La réponse sera donnée par la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports)

De heer **Pieter De Crem** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, veel gemeentebesturen worden sinds kort geconfronteerd met het aanbrengen van een heel specifiek bord in verband met de verkeers-signalisatie, dat betrekking heeft op de organisatie van Euro 2000. Die infrastructuur is op gewestelijke, provinciale en gemeentelijke wegen aangebracht. De gemeentebesturen werden hiervan niet op de hoogte gebracht. Zij hebben het raden naar de betekenis van de aangebrachte borden. Het gaat over borden die u wellicht al kent en waarmee we allemaal op een ochtend zijn wakker geworden. Op welk niveau werd de beslissing genomen om deze borden te plaatsen ? Waarom zijn de gemeentebesturen, die een deel van het patrimonium beheren, niet op de hoogte gebracht ? Enige informatie leert ons dat het hier over geleidingsborden gaat, die voor deelnemers aan Euro 2000 - zowel spelers als toeschouwers - identificeerbaar zouden zijn. Mevrouw de minister, kunt u een overzicht geven van de tracés

waarlangs deze borden werden geplaatst ? Hebt u rekening gehouden met het bijkomende veiligheidsrisico dat de plaatsing van dergelijke borden met zich brengt voor mensen die geen ingezetenen van het koninkrijk België zijn ?

Welke maatregelen zal de minister van Binnenlandse Zaken nemen als de doorgang en de verplaatsing van de supporters op basis van deze borden in het kader van de openbare ordehandhaving een probleem met zich brengt ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Crem, de plaatsing van de borden behoort tot de gezamenlijke bevoegdheid van de gewestelijke en lokale autoriteiten. Tijdens de voorbereiding van dit mobiliteitsplan, dat twee jaar geleden begon, was er een overleg met de gaststeden. De signalisatie wordt geplaatst in toepassing van het mobiliteitsplan van elke gaststad, dat natuurlijk onder de verantwoordelijkheid van de burgemeester werd opgesteld. Deze signalisatie moet de verplaatsing van supporters naar de stadia begeleiden. De panelen moeten de supporters de mogelijkheid geven om via een afgebakende reisroute de parking te bereiken die met de kleur van hun ticket overeenstemt. Er bestaan twee soorten panelen : de algemene, die voor alle supporters aan de rand van de gaststeden worden geplaatst, en de bijzondere - met de kleuren van het ticket - die vanaf de toenaderingsperimeter in de gaststeden worden neergezet. De borden zijn gemakkelijk te herkennen dankzij het gebruik van het officiële Euro 2000-logo.

Wat de toegangswegen betreft, worden de borden op regionale wegen, autosnelwegen en genummerde wegen onder de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gewesten en de rijkswacht aangebracht. In de gaststeden worden de aanduidingen onder de verantwoordelijkheid van de burgemeester en de plaatselijke politiediensten aangebracht.

Isabelle Durant

Om veiligheidsredenen werd beslist de details terzake slechts vrij te geven aan een beperkte kring van betrokkenen. Dit is een manier om incidenten te voorkomen.

Wat de vragen 8 en 9 betreft die u schriftelijk hebt ingediend maar niet in deze commissie hebt herhaald, kan ik het antwoord van minister Duquesne voorlezen omdat hij de terzake bevoegde minister is. De borden die langs de wegen staan, dienen om de risico's die Euro 2000 met zich brengt te verkleinen. Ze hebben een dubbele functie : beheersing van de mobiliteit en preventie van de risico's. De verkeerssignalisatie zorgt ervoor dat vanop de snelweg de supporters reeds gescheiden worden. De supporters worden naar de voor hen bestemde parking geleid. Tot op heden beschik ik niet over gegevens dat burgemeesters de doorgang van supporters weigeren. Als dit het geval mocht zijn, zal er met de bestuurlijke overheden contact worden opgenomen om een oplossing voor het probleem te zoeken. Ik herhaal dat de signalisatie twee functies heeft : enerzijds de gewone verkeersaanduidingen voor iedereen die zich in het verkeer bevindt en anderzijds een preventiefunctie met een specifieke kleur per supportergroep. De supporters zullen worden gescheiden op basis van de kleur van de tickets. Ze zullen onmiddellijk naar de voor hen bestemde parkings in de gaststeden worden geleid.

De heer **Pieter De Crem** (CVP) : Mevrouw de minister, u zegt dat de gewestelijke en lokale overheden op de hoogte werden gebracht. Ik heb als burgemeester contact gehad met de procureur-generaal van Gent en de provincie Oost-Vlaanderen. Ik beklemtoon dat niemand op de hoogte was van de plaatsing van deze borden. U zegt dat een beperkte groep hiervan op de hoogte is. De provinciecommandant van de rijkswacht, kolonel Bergmans, heeft me meegedeeld dat hij helemaal niet op de hoogte is van de plaatsing van deze borden. Hetzelfde geldt voor hoofdcommissaris Carlier van de stedelijke politie van Gent. De provinciale verkeersseenheden van Gent, Brugge en Aalter waren helemaal niet op de hoogte van de Nacht und Nebel-actie die werd ondernomen inzake de plaatsing van deze borden.

Ik wens wat dieper in te gaan op de toenaderingspunten. Ik heb de afstand tot het Jan Breydelstadion van Brugge afgelegd. Van het eerste bord op het grondgebied van onze gemeente tot het stadion is dat 26 kilometer richting kust. Richting centrum van het land tot aan de toegangspoort van het Heizelstadion is dat 65 kilometer. Alhoewel het begrip "toenaderingspunt" mij onbekend is, meen ik dat mijn gemeente geen toenaderingspunt is inzake de organisatie of de begeleiding van supporters tijdens Euro 2000.

Mevrouw de minister, u zegt dat de betrokkenen op de hoogte zijn. Ik weet niet wat u daarmee bedoelt. Het zal wellicht regeringscommissaris Willockx zijn. Hij zal de

staat van crisis moeten afkondigen. Ik stel voor dat hij niet langer draait. Niemand weet immers hoe deze borden daar zijn terechtgekomen. Niemand weet wat hun betekenis is.

Ik ga wat dieper in op de supportersscheiding. Op het grondgebied van mijn gemeente heb ik de borden gevolgd. Ik kwam uit bij de verbrandingsoven in Eeklo. Deze oven bevindt zich op 34 kilometer van het stadion van Brugge en op 79 kilometer van het Heizelstadion in Brussel !

U zegt dat de doorgang van de supporters een oplossing is. Mevrouw de minister, eerlijk gezegd het is helemaal geen oplossing. Ik ben burgemeester van een gemeente met 18 kilometer autosnelweg op haar grondgebied, met een niet onbelangrijk op- en afrittencomplex. Ik ben helemaal niet van plan om voor het begin van Euro 2000 of tijdens de wedstrijden in Brussel, Charleroi, Brugge of Eindhoven op een of andere manier toegang op het grondgebied van mijn gemeente te verlenen aan supporters die zich verplaatsen.

Ik wil met u niet de hele polemieken openen van de strategie die hooligans gaan ontwikkelen. Ik vind echter dat u als minister van Verkeer nu bij hoogdringendheid alle gemeenten, ook in Brussel, die langs de belangrijkste gewestelijke verkeersassen liggen, op de hoogte moet brengen van welke maatregelen u echt wil nemen. U mag heel goed weten dat ik tijdens Euro 2000 de op- en afritten van de autosnelweg permanent zal bewaken. Bij het minste probleem sluit ik ze af. Samen met de burgemeesters van Deinze, Nazareth, De Pinte, Gent, Lochristi, Lokeren en Eeklo wil ik niet de gevolgen dragen van een grote verplaatsing van horden supporters én hooligans. Zij zullen zich enten, het zal voor hun de richtingaanwijzer zijn. Ik laat het verkeer van supporters en hooligans in mijn gemeente niet toe.

We zijn nu vijf dagen voor de aanvang van Euro 2000. Het is uw taak om vandaag nog de gouverneurs van de provincies of hun vertegenwoordigers bijeen te roepen en te zeggen wat de betekenis is van deze borden en welk evacuatieplan u voorstelt. Dit is een ongelooflijk veiligheidsrisico. U hebt zaken gezegd over een overleg van twee jaar geleden dat totaal onbestaande is. Voor een vice-eerste minister die de Euro 2000-beraadslagingen in de Ministerraad en het kernkabinet heeft meegemaakt, is dit met betrekking tot de lokale besturen een onwaardige houding.

Ik zal de tolk zijn van alle Vlaamse en wellicht ook Franstalige burgemeesters. Wij nemen de verantwoordelijkheid terzake niet op. Ik zal de burgemeesters die op de aders naar stadions tijdens het toernooi van Euro 2000 liggen, oproepen om hun op- en afritten te sluiten. Ik neem dit risico niet, niet tijdens Euro 2000 en niet tijdens de dagen die eraan voorafgaan en de dagen die erop

Pieter De Crem

volgen. U hebt dus een bijzonder groot risico genomen door borden te plaatsen zonder de lokale autoriteiten te verwittigen en zonder dit in te passen in een algemeen verkeersreglement. Ik vind dit bijzonder jammer.

Minister **Isabelle Durant** : U kan inderdaad een oproep doen aan de burgemeesters in verband met hun verantwoordelijkheid. Dat is uw beslissing. Er is overleg geweest met de gaststeden en dat is nog steeds zo. De geplaatste borden staan over het algemeen aan de rand van de gaststeden. Dat is toch normaal. Voor de mensen die uit het buitenland komen, is dit toch een indicatie om de stadions te vinden. Als u België een goed imago wil geven is dit belangrijk.

De heer **Pieter De Crem** (CVP) : U mag bij mij de autosnelweg afrijden aan het kruispunt van de Knokseweg met de Steenweg op Deinze en de Steenweg op Tielt. Als wij de Euro 2000-borden daar volgen, komen wij aan bij de verbrandingsoven in Eeklo. Verder ligt de Oosterschelde, de Polder- en de Krekenroute. De supporters met een zwart ticket die dit plan volgen, komen uit aan de Westerschelde. Ik heb deze route laten volgen door de rijkswachtbrigade van Oost-Vlaanderen, de PVE en alle bevoegde politiekorpsen. U geeft daarmee een totaal verkeerd signaal. Het zal u misschien niet bevallen, maar u verplicht bovendien de burgemeesters om de openbare orde te handhaven en ze te herstellen. Mevrouw de minister, ik zeg u in alle openheid dat geen enkele burgemeester bereid is om aan de hand van deze borden ook maar enig niet-georganiseerd verkeer van supporters en hooligans te gaan aanvaarden. U moet zelf uw verantwoordelijkheid opnemen, tenzij u het parool van de heer Verwilghen indachtig bent. Hij heeft zondagmiddag op VTM verklaard dat noch hij, noch u, noch minister Duquesne verantwoordelijk bent, maar dat de hele regering verantwoordelijk is.

Als lid en als vice-eerste minister van deze regering plaats ik u voor uw verantwoordelijkheid. Wat zal u hiermee doen en wat is uw berekening van de veiligheidsrisico's ?

Wentel het alstublieft niet af op de burgemeesters. Als u dat gaat doen, dan zal de verplaatsing op de hoofdas gebeuren, enkel en alleen op de gewestelijke wegen. Geen enkele burgemeester zal dan toelaten dat er op zijn grondgebied een verplaatsing gebeurt door middel van deze borden. U moet nu een initiatief nemen. Un homme averti en vaut deux !

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Et une femme en vaut trois, même non avertie !

M. **Pieter De Crem** (CVP) : Je vous ai avertie. Ne vous plaignez donc pas si des problèmes se posent dans une semaine !

De **voorzitter** : Het zou billijk en fair zijn om nu de minister te laten antwoorden. Ik moet echter ook het Reglement toepassen want deze vraag heeft reeds te veel tijd in beslag genomen. Ik geef het woord dus alleen nog aan de minister.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer De Crem, ik heb uw oproep of uw specifieke interpellatie gehoord. Oké, ik ben verantwoordelijk. Ik verberg dat niet. Ik ben verantwoordelijk voor het mobiliteitsplan en voor het verkeer met scheiding van de supporters. Ik denk dat Euro 2000 voor heel België geldt, niet alleen voor de gaststeden. Natuurlijk zal er meer verkeer zijn voor alle Belgen in dit land. Misschien zullen zij wat moeilijkheden hebben om zich te verplaatsen. Er is gedurende anderhalf jaar een plan voorbereid. Ik heb mijn verantwoordelijkheid opgenomen. Morgen heb ik een vergadering met de mensen van de administratie. Zij hebben dit plan voorbereid, samen met de gaststeden, de gewesten, de NMBS, STIB, De Lijn en TEC. We zijn nu twee dagen voor het begin van Euro 2000. Ik volg dag per dag de problemen. Dat zijn mechanismen die gepland zijn om "en direct" organisatie te hebben. Het is zeer moeilijk te weten hoeveel autobussen met buitenlanders of Belgen er naar een match zullen komen. Dat zal gedurende Euro 2000 dag per dag en zelfs uur per uur moeten worden gevolgd als er - hopelijk niet al te grote - verkeersproblemen zijn in het hele land. Dit zal zich vooral voordoen in de omgeving van de stadions. Ik heb geen grenzen rond de gaststeden. Natuurlijk, er kan een omlegging komen via een andere gemeente dan gepland indien dit een kortere weg vormt tussen het startpunt van de supporters en het stadion. We zullen dit dag per dag volgen om na te gaan wat het precieze aantal supporters is. Dat is zeer moeilijk te voorspellen. Wij hebben wel een schatting, gebaseerd op de ervaring met de Coupe du Monde in Frankrijk en de verschillende steden die hierbij betrokken waren. Dat is echter alleen een schatting. Wij zullen dus dag per dag moeten werken aan een goede begeleiding van de supporters. Ik hoop dat er niet te veel hooligans zullen zijn maar alleen goede supporters die uitsluitend de match willen bekijken. Het kan echter voorkomen dat bepaalde mensen andere intenties hebben. Daarom hebben we in een specifieke scheiding van de supporters - volgens de kleur van de tickets - voorzien om de risico's te beperken.

De **voorzitter** : Collega's, ik heb dit wat laten uitlopen met het oog op de hoogdringendheid ervan. Ik moet helaas echter het Reglement toepassen en ik zal daar in het vervolg over waken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het handenvrij bellen" (nr. 1969)

voorzitter

Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la téléphonie mobile 'mains libres'" (n° 1969)

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb onlangs een rapport kunnen inkijken van een Britse adviescommissie die een studie heeft gemaakt over de veiligheidsaspecten van mobiel telefoneren. Daaruit bleek enigszins tot mijn verrassing dat handenvrij bellen eigenlijk bijna even gevaarlijk is als bellen met de mobiele telefoon zoals de meesten van ons dat doen. De reactie als er een wagen stopte voor de beller was ongeveer hetzelfde bij handenvrij bellen als bij gewoon bellen in de wagen. Ouderen zouden daarop ook nog slechter reageren dan jongeren. Eigenlijk was de situatie volgens dat rapport ongeveer hetzelfde als zou iemand het maximum in het bloed toegelaten promille hebben bereikt, zelfs met handenvrij bellen. Dat onderwerp kwam hier reeds geregeld aan bod. Bent u op de hoogte van de resultaten van die studie ? U zult waarschijnlijk eigen onderzoeksresultaten hebben gebruikt om uw voorstel te doen om het handenvrij bellen nog toe te laten en het gewone bellen te verbieden. Wat waren de resultaten daarvan ? Hebt u, rekening gehouden met deze recente studie, eventuele aanpassingen in petto, ook wat handenvrij bellen betreft ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben op de hoogte van de resultaten van het literatuuronderzoek dat werd uitgevoerd door de Britse Independent Expert Group on Mobile Phones. Die resultaten werden bekendgemaakt op 11 mei 2000 en zijn in grote lijnen gelijklopend met de literatuuronderzoeken die door ons werden geconsulteerd. Ik geef u een klein lijstje dat door ons werd gelezen en waarrond wij hebben gewerkt :

- Mobile phone and driving literature review, ROSPA, 1997;
- Telefoneren in de auto en verkeersveiligheid, een literatuurstudie, FWOV, 1998;
- Rijdend telefoneren, KUL, 2000, met de resultaten van een door de heer Jan Pauwels recent in ons land uitgevoerd onderzoek;
- Onderzoek naar telefoneren in de auto, Test Aankoop, januari 2000.

Het voorstel om in de auto alleen nog handenvrij bellen toe te laten is gebaseerd op de hierboven vermelde studies. De hoofdtendens die uit het onderzoek van professor Pauwels blijkt, toont een verschil aan qua complexiteit en dus werkbelasting van de rijtaak tussen rijden en manueel telefoneren enerzijds en alleen rijden anderzijds. Het verschil tussen handenvrij telefoneren terwijl men rijdt en de controleconditie is veel kleiner.

Wanneer echter de situatie zeer complex wordt, kan ook ingevolge handenvrij telefoneren een effect worden vastgesteld. Uit het onderzoek van Test Aankoop blijkt een duidelijk verschil inzake invloed op de concentratie van de bestuurders tussen het rijdend telefoneren met geïntegreerde autoradio-gsm-installatie, voorzien van stemherkenning, en de andere mogelijkheden. Manueel telefoneren scoort daarbij het slechtst. Op basis van deze resultaten raadt Test Aankoop sterk het gebruik van een handenvrij systeem met stemherkenning aan. Verder pleit men voor een verbod op manueel telefoneren.

Anders dan het resultaat van een ander onderzoek, namelijk van de Independent Expert Group on Mobile Phones, wijzen beide onderzoeken op een duidelijk verschil inzake belasting van de rijtaak bij gebruik van verschillende soorten apparatuur. Daarbij levert manueel bellen met de klassieke GSM de slechtste resultaten op. Vandaar ook de beslissing om deze laatste mogelijkheid wettelijk te verbieden. Er is geen reden om aan te nemen dat de resultaten van de in Groot-Brittannië uitgevoerde literatuurstudie niet zouden gelden voor de rest van Europa. De studie omvatte immers resultaten uit de hele wereld. Specifiek onderzoek in ons land, dus van de heer Pauwels en van Test Aankoop, wijst echter uit dat de verschillende soorten apparatuur wel degelijk een verschillende invloed hebben inzake belasting van de rijtaak.

Daarmee wordt ook bewezen dat de verschillende resultaten van de Independent Expert Group on Mobile Phones voor bepaalde deelgebieden nog vatbaar zijn voor verdere verfijning.

Er bestaat geen perfecte oplossing en een nulrisico is heel moeilijk te bereiken. De verstrooidheid van een bestuurder is altijd gevaarlijk. U weet dat telefoneren gedurende het besturen van een wagen gevaarlijk kan zijn, maar u weet evenzeer dat kinderen in de auto of bijvoorbeeld een mooie affiche van H&M op straat de bestuurder ook kunnen verstrooien.

Het is natuurlijk onmogelijk nooit verstrooid te zijn. Het is onmogelijk door een specifieke maatregel en met een verandering van het verkeersreglement de mogelijkheid om al rijdend te telefoneren af te schaffen. Men kan de mensen ook niet verplichten hun GSM in de auto uit te schakelen.

Om dit nieuw reglement te verdedigen wil ik aan iedereen zeggen dat men inderdaad in de wagen absoluut alle aandacht nodig heeft. De beste oplossing is de GSM uit te schakelen. Ik denk dat een goede preventie toch beter is voor de automobilisten.

Begin juli, als het besluit in het Staatsblad staat, zal ik een campagne opstarten in verband met dit nieuwe reglement, maar ook in verband met de mogelijkheden om de aandacht van de bestuurder niet teveel te verstrooien.

Isabelle Durant

Wij weten dat telefoneren, zelfs met een handenvrij systeem, toch gevaar inhoudt. Deze oplossing is niet de beste - de beste is geen telefonie in auto - maar handenvrij is toch iets minder gevaarlijk.

Goede informatie en sensibilisatie is noodzakelijk. Al wat u doet in uw auto, telefoneren of iets anders dat uw aandacht kan verminderen, is gevaarlijk en moet, indien mogelijk, vermeden worden.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De eerste maatregelen die u aankondigde zijn mijns inziens positief. Ook de campagne die u zal voeren lijkt mij heel positief. Ik denk dat we zullen moeten afwachten wat de statistieken van ongevallen en dergelijke eventueel zullen uitwijzen, om na te gaan of eventuele verfijningen zowel op technisch als op verkeerstechnisch vlak nodig zijn in de komende jaren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Ordre des travaux**Regeling van de werkzaamheden**

La question orale n° 2002 de M. Olivier Chastel est reportée à une date ultérieure.

Question orale de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le respect des couloirs aériens de l'aéroport de Liège-Bierset" (n° 1996)**Mondelinge vraag van de heer Luc Paque aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het eerbiedigen van de luchtgangen van de luchthaven van Luik-Bierset" (nr. 1996)**

M. **Luc Paque** (PSC) : Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, à l'aéroport de Bierset, les couloirs aériens tels qu'ils ont été déterminés par Belgocontrol devraient, en principe, survoler des zones à faible densité de population. Cela avait notamment été fait en concertation avec la Région wallonne. Par conséquent, les entités rurales qui avoisinent l'aéroport de Bierset devraient, en principe, être évitées.

Néanmoins, les balises ne sont pas toujours respectées. Parmi les raisons invoquées pour expliquer cela, on parle du poids de l'avion et de sa vitesse en phases de décollage et d'atterrissage.

Autre raison invoquée pour le non-respect des couloirs initialement prévus : il semblerait qu'il y ait une marge d'erreur entre l'axe réel de la balise que les avions doivent respecter lors du décollage et l'axe qui a été fixé théoriquement avant son installation.

Ces erreurs ont bien entendu des répercussions négatives sur le degré de nuisance sonore puisque des avions qui auraient théoriquement dû passer entre deux villages, les survolent. Je suppose que vous pouvez aisément imaginer les conséquences de tout cela pour la population.

Cette dernière est d'autant plus inquiète qu'elle se rend compte que ces couloirs varient assez régulièrement et qu'on ne l'informe pas des différents couloirs empruntés par les avions.

Je voudrais donc vous poser quelques questions à ce sujet.

Premièrement, étant donné le développement actuel et futur de l'aéroport de Bierset, Belgocontrol est-elle en mesure d'apprécier ces marges d'erreur ?

Deuxièmement, l'installation d'un radar à Bierset - qui est prévue pour la mi-2001 - pourrait-elle constituer une réponse au respect des couloirs aériens ? Belgocontrol estime-t-elle que cette installation serait suffisante ?

Troisièmement, d'une façon plus générale, est-il envisagé de renforcer les normes de contrôle de l'espace aérien liégeois ?

Enfin, des dispositions sont-elles prévues pour garantir le respect de ces couloirs et quelles sont les sanctions en cas d'infraction ? Le cas échéant, quelles sanctions ont déjà été appliquées en ce sens ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, monsieur Paque, le mandat de Belgocontrol en ce qui concerne la gestion du trafic aérien aux abords de Liège-Bierset prévoit effectivement une concentration des trajectoires suivies par les avions le long d'une route aérienne qui a été définie par la Région wallonne, autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport.

Dans la pratique, cette concentration d'avions dans les trajectoires définies demeure relative, surtout en matière de décollage. En effet, autant les systèmes de guidage utilisés lors des phases d'atterrissage sont précis et rigoureux, autant les routes de départ, dont les caractéristiques sont transmises aux pilotes sous forme d'instructions écrites relativement standard, sont plus flexibles.

Un nouveau radar a effectivement été commandé pour cet aéroport. Il sera opérationnel fin 2001. Mais selon Belgocontrol, celui-ci devrait simplement améliorer la gestion du trafic et ne devrait pas vraiment influencer de manière significative les trajectoires au décollage dans la mesure où celles-ci sont imposées ex-ante aux pilotes et suivies par eux à l'aide de leurs instruments de bord. Les conditions propres à chaque vol varient en fonction du

Isabelle Durant

climat, du vent, de la charge, du type d'appareil, mais aussi de la finesse du pilotage, et jouent un rôle prépondérant. En effet, le radar n'aura pas la possibilité d'orienter les avions de manière plus stricte au décollage.

Il n'en reste pas moins que cette plus grande flexibilité au moment du décollage génère un déplacement des nuisances sonores au-dessus de zones plus exposées.

Je tiens à vous dire qu'un groupe de travail se réunit actuellement pour l'aéroport de Bruxelles-National, composé des pilotes, de BIAC et de mon administration, en vue d'organiser plus finement les procédures de décollage essentiellement; l'atterrissage répondant à des règles de sécurité avant tout. Je me propose de transposer les conclusions de ce groupe de travail pour l'aéroport de Liège-Bierset, tout en procédant à une information auprès des riverains pour s'enquérir des trajectoires utilisées. L'information n'ira donc pas seulement du haut vers le bas, mais également en sens contraire. Cela fournira ainsi des garanties de respect des procédures, mais permettra également d'imposer des sanctions en cas de non-respect.

Pour qu'il y ait sanction, il faut au préalable préciser la procédure et prévoir une information du bas vers le haut de la hiérarchie si la procédure n'est pas respectée. Un groupe de travail commun à l'Etat fédéral et aux régions est en place depuis le 11 février et j'ai suggéré à plusieurs reprises à la Région wallonne de se servir de l'expérience en cours à Bruxelles-National et de charger un groupe de travail de même nature de corriger les procédures de décollage et les nuisances qu'elles génèrent au-dessus de l'aéroport. De toute façon, le radar en tant que tel ne constituera pas un outil d'amélioration de ce point de vue là. Il s'agira d'un outil de sécurité qui aura son importance mais qui n'aura aucune influence sur le respect des trajectoires de décollage.

M. Luc Paque (PSC) : Je remercie la ministre de sa réponse claire et précise. Le groupe de travail comportera-t-il des représentants des riverains ?

Mme Isabelle Durant, ministre : A Bruxelles-National, le groupe de travail n'inclut pas les riverains, mais nous les tenons régulièrement informés de l'état d'avancement des procédures. En Région wallonne, si une telle initiative se met en place, il faudra identifier les partenaires de la discussion. Selon moi, la participation des riverains constitue une garantie de transparence mais il reviendra à la Région wallonne d'organiser ce groupe avec à la fois Belgocontrol, les gestionnaires de l'aéroport, les pilotes des compagnies aériennes qui opèrent à Bierset et éventuellement avec les représentants des riverains de façon à garantir la transparence de l'information. C'est la raison pour laquelle j'ai relayé auprès de Belgocontrol la demande de M. Kubla - M. Gosuin a fait la même à Bruxelles - en vue d'obtenir des informations sur les

types d'avions utilisés et les trajectoires suivies. En ce qui concerne ce dernier élément, les radars qui seront installés à la fin 2001 nous donneront des informations précieuses. Cela permettra de déterminer quelles sont les compagnies aériennes qui seraient concernées par un dépassement de trajectoire ou un excès de bruit. Il faut en effet pouvoir identifier les contrevenants pour leur infliger des sanctions. J'ai donc demandé à Belgocontrol de fournir suffisamment d'informations à l'aéroport de Bierset pour qu'ils puissent instaurer des procédures et prévoir ensuite des sanctions éventuelles, cela pour autant que la Région wallonne décide de mettre en place un tel système de procédures et de sanctions.

M. Luc Paque (PSC) : Je constate en tout cas qu'à ce jour, aucune sanction n'a été appliquée à l'égard des avions qui n'auraient pas respecté les trajectoires à Bierset. Il ne faut pas nécessairement qu'un groupe de travail soit mis en place pour constater cela. On peut le faire par d'autres systèmes déjà existants.

Mme Isabelle Durant, ministre : En fait, le problème du bruit relève de la compétence de la Région wallonne. Comme M. Gosuin l'a fait à Bruxelles, les autorités wallonnes doivent prendre une ordonnance en la matière et placer des sonomètres pour sanctionner les compagnies qui dépassent le niveau permis.

M. Luc Paque (PSC) : Oui, mais il n'en est pas de même au niveau des trajectoires.

Mme Isabelle Durant, ministre : L'intérêt des trajectoires n'est pas de pallier l'encombrement aérien mais de limiter le bruit puisque l'encombrement n'est pas important à Liège. Ce qu'il faut surtout, c'est limiter le bruit au-dessus des zones survolées.

M. Luc Paque (PSC) : Je vous invite, madame la ministre, à initier le plus rapidement possible ce groupe de travail avec votre collègue de la Région wallonne car les riverains de Bierset ont déjà supporté pas mal de nuisances. Si cela pouvait les aider dans leur combat contre les nuisances sonores, ce serait une bonne chose.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de betutteling van de gemeenten door de administratie Verkeerswezen inzake de aanvullende gemeentelijke verkeersreglementen" (nr. 1999)

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le traitement sommaire des communes par l'administration des Transports en matière de règlements communaux complémentaires" (n° 1999)

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik denk dat de mobiliteit en de veiligheid in het verkeer niet alleen de zorg zijn van de federale en gewestelijke overheden, maar ook van de gemeentebesturen. Zij worden vaak geconfronteerd met problemen die zij in zekere zin dienen te ondergaan, waarna men zoekt naar passende oplossingen. Zo gebeurt het dat het wegverkeer op gewestwegen van dien aard is dat bepaalde automobilisten grote handigheden aan de dag leggen om te trachten andere uitvalswegen te vinden om sneller hun doel te bereiken. Op die manier kunnen zij een hele leefgemeenschap zwaar belasten, zowel inzake veiligheid als inzake leefbaarheid in de meest ruime zin van het woord.

Vandaar dat gemeentebesturen met de nodige creativiteit zoeken naar oplossingen. Met inspraak van de bewoners komen zij tot bepaalde voorstellen om dat verkeer dat enorm hinderlijk is in die kleine leefgemeenschappen, binnen bepaalde stromen te houden.

Zo is er een gemeentebestuur dat na deze inspraakronde heeft getracht om voorstellen te formuleren bij wijze van aanvullend verkeersreglement om op bepaalde plaatsen driekleurige lichten te installeren. Op die manier tracht men het handig omzeilen van de wegen die daartoe zijn uitgerust, te beperken en te verhinderen dat automobilisten via kleine dorpen hun weg vinden om de grote rijksweg of gewestwegen te bereiken. Tot verrassing van bewoners en bestuurders heeft het departement van Verkeerswezen dit niet aanvaard. Dat gebeurde naar mijn gevoel niet zozeer op basis van een tegenstrijdigheid met de bestaande reglementering maar veeleer op basis van een oordeel over de opportuniteit van deze ingreep. Mevrouw de minister, vandaar dat wij de vraag stellen of het wel verantwoord is dat men op basis van bepaalde opportuniteitsredenen oordeelt of een gemeente al dan niet deze maatregelen kan nemen met het oog op de veiligheid van het verkeer en de leefbaarheid van zijn dorpsgemeenschap.

Ook rijst de vraag of aanvullende reglementen niet in een meer beperkte zin zouden moeten worden geïnterpreteerd en of de administratie op dat vlak niet meer rekening zou moeten houden met de gemeentelijke autonomie. Wij weten immers dat reglementen die zijn goedgekeurd in een gemeenteraad en nog niet zijn aanvaard door het ministerie van Verkeerswezen, bij betwisting van toepassing zijn omdat zij voor de gebruiker van het verkeer zichtbaar zijn en hij zich ernaar kan schikken.

Ik vraag mij ook af of de tijd niet rijp is om de administratie in die zin enigszins te begeleiden en erop te wijzen dat de toepassing van bepaalde aanvullende verkeersregle-

menten in ruimere zin zou moeten worden bekeken. Men moet beseffen dat gemeentebesturen ook dezelfde grote zorg hebben om de verkeersveiligheid maximaal te bevorderen binnen de gemeentegrenzen.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, allereerst wil ik een opmerking maken inzake de specifieke vraag over de verkeerslichten in het buitenland. Ik heb hier briefwisseling tussen politie, gemeentebesturen en administratie. De aanvraag van de commissaris en het antwoord van de directie D1 zijn hierbij gevoegd. Het ging om een advies van de administratie.

Mocht de gemeenteraad beslissen deze verkeerslichten te plaatsen, dan zou de desbetreffende gemeenteraadsbeslissing aan de minister worden voorgelegd. Er zijn echter bij mij geen aanvragen binnengekomen om, ondanks het negatief advies van de administratie, toch dergelijke verkeerslichten te plaatsen. Dit betreft evenwel een specifiek probleem en uw vraag is, mijns inziens, veel algemener gesteld.

Artikel 2 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer stelt het bijzonder toezicht in met betrekking tot de aanvullende reglementen uitgevaardigd door de gemeenteraden, en met betrekking tot de gemeente- en provinciewegen. Het bijzonder toezicht houdt in dat de toezichthoudende overheid, in casu de minister, verklaart dat de beslissing van de onder het toezicht staande overheid, de gemeente, uitwerking mag hebben omdat deze noch de wet miskent, noch het algemeen belang schaadt. Er wordt wel degelijk onderzocht of de beslissing wettelijk is en of het algemeen belang wordt gediend.

Mijnheer de voorzitter, wanneer ik mijn toezicht uitoefen, handel ik niet in strijd met de gemeentelijke autonomie; ik streef er immers naar tegemoet te komen aan de beslissing van de gemeenteraad, zelfs als er een negatief advies van de administratie is toegevoegd. Ik denk dat dit de beste handelwijze is. Alleszins toets ik elke beslissing aan mijn prioriteiten, onder andere de bescherming van de zwakke weggebruikers, met name de fietsers en de voetgangers. Dat de plaatsing van bijvoorbeeld verkeerslichten een extra bescherming van de zwakke weggebruikers betekent, is voor mij belangrijker dan een eventueel negatief advies.

Overigens is er maar in 10% van de gevallen een negatief advies. Enkel dan rijst de vraag of ik het advies volg van de administratie dan wel of ik de beslissing van de gemeenteraad bekrachtig.

Vergeten wij evenmin dat er een rechtstreeks verband is tussen de wet betreffende de politie over het wegverkeer en de gemeentewet. Artikel 135, paragraaf 2 van de gemeentewet, dat handelt over de bevoegdheden van de gemeente in het algemeen, stelt uitdrukkelijk : "De ge-

Isabelle Durant

meenten hebben ook tot taak het voorzien, ten behoeve van de inwoners, in een goede politie, met name over de zindelijkheid, de gezondheid, de veiligheid en de rust op openbare wegen en in openbare gebouwen. Meer bepaald, en voor zover de aangelegenheid niet buiten de bevoegdheden van de gemeente is gehouden, worden de volgende zaken van politie aan de waakzaamheid en het gezag van de gemeente toevertrouwd: alles wat verband houdt met een veilig en vlot verkeer op de openbare wegen, straten, kaden en pleinen, hetgeen omvat reiniging, verlichting, de opruiming van hindernissen, het slopen of herstellen van bouwvallige gebouwen, het verbod om aan ramen of andere delen van gebouwen enig voorwerp te plaatsen, dat door zijn val schade kan berokken of om wat dan ook te werpen dat voorbijgangers verwondingen of schade kan toebrengen of dat schadelijke uitwasemingen kan veroorzaken. Voor zover de politie over het wegverkeer betrekking heeft op blijvende of periodieke toestanden valt zij niet onder de toepassing van dit artikel." Ik zal uw kennis als gemeenteverantwoordelijke niet op de proef stellen maar het is belangrijk zich te herinneren dat heel wat materies onder de bevoegdheid van de gemeenten vallen.

In het kader van hetgeen de gemeentewet en de wet betreffende de politie voor het wegverkeer voorschrijven, is dit niet mogelijk. Ik ben mij ervan bewust dat zich in een beperkt aantal gevallen problemen voordoen wanneer een gemeentelijke overheid verkeersmaatregelen wil treffen en hierover van visie verschilt met mijn administratie. Ik ben daarom van mening dat de wijze waarop de voogdij over de gemeentelijke aanvullende reglementen wordt uitgeoefend aan evaluatie en mogelijke herziening toe is. Als ik in dit verband tot conclusies ben gekomen, zal ik niet nalaten de leden van de commissie hierover tijdig te informeren.

Ik ben met mijn administratie een werkgroep gestart om de mogelijkheden om advies te geven te onderzoeken en eventueel te verbeteren. Bovendien zal meer aandacht worden besteed aan de specifieke vragen van de gemeenten die op deze terreinen een beter inzicht hebben. Toch zijn er ook beperkingen. Zo kan bijvoorbeeld een beslissing die door een gemeente wordt genomen in verband met het parkeren van vrachtwagens ook een invloed hebben op het algemeen belang. In deze specifieke gevallen moet ik een advies in het algemeen belang geven en niet alleen in het belang van de gemeenten. Het is echter mijn vaste wil om tegemoet te komen aan de vragen van de gemeenten op voorwaarde dat er geen belangenconflicten zijn en dat de maatregelen die de gemeenten wensen te nemen in de richting gaan van de bescherming van de zwakke weggebruikers.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP): Mijnheer de voorzitter, het antwoord van de minister komt in belangrijke mate tegemoet aan mijn zorgen. De minister zegt dat de

administratie van het departement Verkeerswezen in bepaalde gevallen dient te worden bijgestuurd of meer creatief dient te zijn. U zegt dat dergelijke reglementen, wanneer ze aan u worden voorgelegd, moeten worden beoordeeld in het kader van het algemeen welzijn, het algemeen belang en u haalt de rust bij dit gegeven als een belangrijk punt aan. Er zal rust zijn als de sluikgeweg niet als een alternatieve gewestweg wordt gebruikt. De rust wordt immers enorm verstoord als een sluikgeweg door een klein gehucht als alternatieve gewestweg wordt gebruikt.

Het tweede element, veiligheid, is ook aanwezig in de maatregel die wij voorstellen. Als de alternatieve sluikgeweg tussen 5 en 7 wordt gebruikt, kunnen jongeren en ouderen de straat niet meer oversteken omdat de auto's elkaar kort opvolgen. Ook de schade die de uitstoot van de auto's die de kleine dorpsgemeenschappen doorkruisen op de openbare gezondheid veroorzaakt, is niet te verwaarlozen.

U vroeg of het nuttig zou zijn het aanvullend verkeersreglement thans aan de gemeenteraad voor te leggen. Welnu, in mijn hoedanigheid van burgemeester meen ik dat het ogenblik inderdaad is aangebroken mij hiermee akkoord te verklaren.

Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik wacht op een nieuw verzoek vanwege de gemeenteraad. Dat behoort tot de procedure.

De gemeenteraad kan opnieuw een verzoek richten tot de bevoegde minister die over de mogelijkheid beschikt om een beslissing te nemen, zelfs al verstrekke de administratie terzake geen positief advies.

Ik heb uw argumenten in verband met gezondheid en dergelijke gehoord en zal het dossier aandachtig bestuderen, tevens rekening houdend met het advies van de administratie, waarna ik, op een objectieve manier, een antwoord zal formuleren zowel in het licht van de verzoeken van uw gemeenteraad als van het algemeen belang.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Question orale de M. Charles Michel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la stratégie d'ABX" (n° 2037)

Mondelinge vraag van de heer Charles Michel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de strategie van ABX" (nr. 2037)

M. Charles Michel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, récemment, j'avais déjà eu l'occasion de vous interroger sur la

Charles Michel

problématique d'ABX au sein de la SNCB. Vous m'aviez fourni un certain nombre réponses précises. Vous aviez notamment évoqué le fait que le président du conseil d'administration s'était engagé à vous fournir un rapport stratégique sur ABX, une sorte de note d'orientation qui vous permettrait au premier chef d'y voir un peu plus clair.

Vous aviez également évoqué le fait qu'à la suite de votre intervention préalable à l'assemblée générale, six points prévus à l'ordre du jour avaient été reportés. Ces points portaient notamment sur certaines acquisitions complémentaires et sur la prise en charge de dettes et autres charges liées à certaines sous-filiales d'ABX.

Il y a quelques jours, la presse a de nouveau fait état de la problématique ABX en parlant d'un "coup de force" ou d'un "coup d'Etat" de l'administrateur délégué. La presse a également fait référence -quoique de façon un peu confuse- à un problème relatif à la participation allemande THL-Bahntrans, acquise alors que celle-ci était en perte et qu'elle n'aurait toujours pas retrouvé la voie de la rentabilité.

Cette situation appelle un certain nombre de questions. Avez-vous reçu le fameux rapport dont vous aviez fait état ? Si oui, quel en est le contenu ? Etes-vous éventuellement en mesure de le remettre au parlement ?

Qu'en est-il des points qui avaient été reportés ? Des décisions sont-elles intervenues entre-temps sur ces points ?

De nouvelles acquisitions ont-elles été décidées et, le cas échéant, à quel prix ?

Quelle est l'étendue des garanties financières que la SNCB aurait été amenée à fournir aux filiales ABX à l'étranger ? La garantie de l'Etat peut-elle être engagée par rapport aux décisions de la SNCB ?

Dernière question, mais pas la moins importante : quelle est l'attitude du commissaire du gouvernement dans le cadre de ce dossier et de ses derniers soubresauts ?

Mme Isabelle Durant, ministre : Monsieur le président, chers collègues, j'ai effectivement parlé d'un rapport que j'avais demandé lors de l'assemblée générale de la SNCB. Il s'agissait d'un rapport stratégique général réalisé par la SNCB.

Je n'ai pas reçu ce rapport comme tel. Par contre, trois documents relatifs au dossier ABX m'ont été présentés au conseil d'administration du 26 mai dernier. L'un porte sur le développement commercial et opérationnel qu'ABX connaît aujourd'hui. Il fait état de développements qui, selon la SNCB, s'avéreront nécessaires dans un avenir rapproché pour consolider ou renforcer la position du groupe SNCB sur le marché européen des transports et des services logistiques.

Un autre document, présenté au même conseil, porte sur les résultats et perspectives des principales filiales à l'étranger, en l'occurrence les trois branches principales d'ABX Logistics à l'étranger, à savoir les sociétés de l'ex-groupe THL-Bahntrans, devenu ABX Logistics, le groupe Saima-Avandro (pilier italien) et le groupe Du-bois (pilier français).

J'ai pris acte de ces documents comme étant des éléments de bonne information, mais je considère qu'ils sont insuffisants par rapport au document stratégique attendu. Je m'attendais à recevoir un document qui non seulement établit l'état des lieux, mais trace aussi des perspectives stratégiques, tant pour le développement de ses filiales que pour le développement de la SNCB dans ses missions de service public. Les rapports que j'ai reçus sont surtout descriptifs et ils ne contiennent aucun élément stratégique ou permettant d'aider à la décision.

Enfin, le troisième document s'intitule "projections financières relatives au groupe ABX". Il ne contient aucun élément quant aux perspectives financières du groupe, mais il fait état de la nécessité, selon la SNCB, d'une gestion financière intégrée au niveau du groupe pour renforcer les faibles moyens de certaines des sociétés ou pour poursuivre l'expansion d'autres.

Le conseil d'administration du 26 mai avait demandé de préciser la mise en oeuvre concrète possible et d'élaborer des mesures adéquates. Aucune décision n'a été prise lors de ce conseil du 26 mai et il y a été convenu que des documents encore plus explicites seraient produits. Il y a eu doute et questions de la part des administrateurs qui n'ont donc pris aucune décision et attendent des documents complémentaires.

Et dès lors, on en arrive au conseil d'administration du lundi 5 juin au cours duquel une décision a été prise. L'accord de principe porte sur les points suivants :

- le fait de mettre en oeuvre le pooling de trésorerie et des crédits du groupe ABX sur la base du rating de la SNCB avec les engagements y relatifs, ce qui signifie faire profiter de l'avantage en termes de crédits dont dispose la SNCB à l'ensemble des filiales par un système de cash-pooling;
- accorder les lettres de garanties nécessaires pour appuyer, dans la période transitoire, les crédits du groupe de filiales, et il s'agit dans les conditions actuelles d'un maximum 115 millions d'Euros;
- accorder les garanties aux investisseurs qui financent des opérations de sale and lease back;
- autoriser des projets dits de sécurisation en vue de générer des moyens de trésorerie (faire payer les créances clients par un organisme tiers qui, lui, touche une rémunération généralement exprimée en pourcentage des ventes)

Isabelle Durant

Ces décisions ponctuelles concernant les quatre mesures que je viens de citer ont été soumises à l'assentiment du conseil d'administration et ont fait l'objet d'une décision positive.

Par contre, aucune décision n'a été prise dans la liste des six acquisitions ou consolidations qui étaient programmées lors du conseil d'administration qui a suivi l'assemblée générale du mois de mars.

En ce qui concerne votre question sur les garanties financières que la SNCB serait amenée à fournir à ces filiales ABX à l'étranger, il est vrai que l'étendue des garanties financières n'a pas été fournie dans son ensemble. Le rapport fait seulement état de maximum 115 millions d'euros concernant les fameuses lettres de garantie. Pour ce qui est du pooling et des opérations de sale and lease back, le rapport ne contenait aucune estimation chiffrée des garanties à pourvoir. Il n'empêche que les filiales de la SNCB profitent des conditions avantageuses d'emprunt dont bénéficie la SNCB. La SNCB, interrogée spécifiquement sur la question de garantie de l'Etat, répond qu'elle ne fait pas appel à cette garantie.

Au-delà des questions formelles se pose évidemment la question politique de la couverture accordée par l'Etat à des opérations commerciales, sachant par ailleurs qu'on connaît une situation particulièrement inquiétante à la SNCB quant à l'état de sa dette, puisque celle-ci avoisine les 250 milliards.

Devant cet état de fait, je pense qu'il est normal, si je souhaite exercer ma responsabilité de ministre de tutelle, de mettre en garde la SNCB au-delà des questions formelles sur la couverture de l'Etat dont je ne souhaite pas qu'elle serve à couvrir une série de missions commerciales de la SNCB. Si cette garantie devait être demandée par la SNCB, elle ne pourrait être consentie qu'aux conditions prévues par la loi. J'ai commandé depuis mardi une étude juridique particulière pour identifier les conséquences des décisions qui ont été prises par le conseil d'administration du 5 juin, en particulier sur l'effet de ces décisions quant aux missions ou à la capacité de la SNCB d'effectuer ces missions de service public. Il me reste quatre jours pour suspendre une décision via le commissaire du gouvernement, et donc j'aurai ces résultats de manière à m'indiquer s'il est possible de suspendre et si j'ai les éléments suffisants pour ce faire. Pour suspendre une décision, il ne suffit pas d'une décision politique, la loi de 1991 m'impose aussi de me baser sur des éléments juridiques. Par ailleurs, en ce qui concerne l'attitude du commissaire du gouvernement, il est vrai que la presse fait état d'une attitude d'un commissaire qui serait fortement dans la ligne des administrateurs de la SNCB.

Si je n'ai pas tous mes apaisements juridiques et politiques, je demanderai au commissaire du gouvernement d'intervenir pour faire suspendre ces décisions. Etant donné l'état de la dette et le fait qu'il s'agit ici d'ouvrir la possibilité à la SNCB - sans spécifier quelles sont les entreprises concernées - de donner des garanties extrêmement importantes à différentes filiales, dont sans doute ABX et en particulier le pilier allemand qui est le plus fragile du système, je pense qu'il est de ma responsabilité en qualité de ministre de tutelle de recevoir des apaisements, juridiques d'abord et politiques ensuite.

En attendant, je le répète, mon intention est de demander une suspension de la décision.

M. Charles Michel (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse très complète.

Je prends note, madame la ministre, du fait que l'administrateur délégué n'a pas tenu entièrement son engagement puisqu'il ne vous a pas fourni la note stratégique et claire qui vous avait été promise et qui permettait d'avoir une vision la plus limpide et transparente possible du département ABX au sein de la SNCB, ainsi que des perspectives éventuelles de développement qui étaient envisagées avec une argumentation solide susceptible de les fonder.

Je le regrette et je voudrais connaître les moyens dont vous disposez éventuellement pour contraindre le conseil d'administration à vous transmettre ce genre de document.

J'ajoute qu'un élément politique entre en ligne de compte ici, dans la mesure où l'Etat investit dans la SNCB, en investissant ainsi dans le secteur ferroviaire alors que l'on sait - depuis un certain temps semble-t-il, à la différence que l'information devient aujourd'hui publique - que la SNCB développe des activités de plus en plus importantes dans le transport par route. Cette clarté est donc nécessaire.

De plus, tant la loi de 1991 que l'article 4 du deuxième contrat de gestion précisent de façon très claire que la SNCB doit veiller à ce que les activités qui ne relèvent pas des missions de service public ne portent pas préjudice aux missions de service public qu'elle exerce.

Je n'ai pas encore tous mes apaisements à ce sujet. C'est pourquoi je me réjouis que vous posiez ces questions, que vous poursuiviez cette étude juridique et que vous mainteniez des contacts étroits avec le conseil d'administration, à travers le commissaire du gouvernement, pour obtenir à terme et le plus rapidement possible toute la clarté sur ce dossier ABX au sein de la SNCB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de hervorming van het Belgisch Instituut voor Post en Telecommunicatie (BIPT)" (nr. 1983)

Question orale de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la réforme de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT)" (n° 1983)

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, via een persverklaring op 11 mei, hebt u aangekondigd het BIPT tegen volgende zomer te willen hervormen. Mijn uiteenzetting heeft maar gedeeltelijk betrekking op de inhoudelijke aspecten van die hervorming. Ze heeft vooral betrekking op de te volgen procedure.

Het topkader en het personeel van het BIPT hebben de intenties van de minister ook via de persverklaring moeten vernemen. Volgens de pers wilt men vooral de verschillende functies, die het BIPT moet vervullen, duidelijker van elkaar onderscheiden. Dat is een goed uitgangspunt. Bovendien zou de minister blijkbaar van plan zijn om het BIPT nog meer autonoom te maken, een beetje naar het voorbeeld van OFTEL, dat in Europa vaak als voorbeeld wordt gesteld.

Mijnheer de minister, kunt u hier uw intenties en de stand van het dossier verduidelijken ? Ik weet dat men terughoudend moet zijn om de intenties van de regering te vragen, maar misschien kan - naast de pers - de Kamer eens worden bevoorrecht. Welke procedure zal er worden gevolgd ? Ik heb de indruk dat qua timing en procedure de woorden van de minister van dag tot dag kunnen veranderen. Ik verwijs hiervoor naar het UMTS-dossier, waarbij we de ene keer vernemen dat er eind deze maand een keuze betreffende de toewijzingsprocedure zal vallen en men de andere keer een andere timing hanteert. Maar goed, welke procedure en timing wordt er in dit geval gehanteerd ? Voor de goede verstandhouding lijkt het ons belangrijk dat men een beroep doet op de expertise die binnen het BIPT aanwezig is. Welke meningen leven er daar ? Mijnheer de minister, overweegt u om ooit aan de betrokkenen zelf - de leidinggevende kaders van het BIPT - de kans te bieden om via een adviesverlening de daadkracht en de effectiviteit van de beslissingen inzake de hervorming, te verhogen ? Hebt u al met hen overleg gepleegd ? Wat is de visie van de minister rond de toekomstige positie van de ombudsman of ombudsdienst ?

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Leterme, ik zou het mijzelf gemakkelijk kunnen maken. Men mag de regering niet over intenties ondervragen;

alleen over feiten. Dat zou te gemakkelijk zijn. Ik geef dat toe. Gezien de heer Leterme een actief lid van deze commissie is, zal ik op zijn vraag ingaan.

Wat de vorm betreft, is het een beetje vreemd dat men de indruk wekt dat een aantal gedachtelijnen in verband met de autonomisering van het BIPT niet met het BIPT zelf zouden zijn besproken. Dat soort gesprekken voer ik in principe op een informele basis met de baas van het BIPT. Ik ga daarover niet met 36 man praten. Ik heb - bij wijze van spreken - een CIO heraangesteld die zijn job goed doet. Met die persoon, de heer Van Heesvelde, voer ik regelmatig gesprekken. Zoals met alle bazen van de bedrijven, heb ik met hem minstens eenmaal per week contact. Trouwens, tot mijn verrassing las ik onlangs in een krant dat het BIPT uit de pers moest vernemen dat mijn intentie voor het vrijmaken van de markt niet alleen op koper, maar op alle dragers zou slaan. Dat had ik voorafgaand met de baas van het BIPT gecontroleerd. Berichten uit kranten mag men niet altijd zomaar aannemen. Dat is geen kritiek op journalisten, maar woorden worden vaak anders geïnterpreteerd.

Ik geef u een voorbeeld. Gisteren heb ik een toespraak gehouden. In de Financieel Economische Tijd van vandaag staat dat het een soort veilingachtig gedoe zou zijn waarbij de prijs geen doorslaggevende rol speelt. Dit is niet correct. Integendeel, ik heb gezegd dat een bestek een aantal voorwaarden moet bevatten al was het maar om zeker te zijn dat een operator die een derdegeneratie-licentie aankoopt ook in staat is om de diensten te leveren. In mijn toespraak heb ik gezegd te overwegen side sharing als voorwaarde te laten opnemen. In een klein land als het onze kan men moeilijk anders. Dat betekent echter niet dat het geen veiling pur sang zal zijn. U ziet hoe de zaken kunnen worden verdraaid. Ik herhaal dat ik geen kritiek geef op de journalisten. Heel dikwijls worden woorden echter geïnterpreteerd.

Ik wil niet dat de markt zich vergist in UMTS. UMTS is een veiling op basis van een aantal criteria.

Ik kom terug op het BIPT. Ik heb het BIPT zelf gevraagd een contract met een studiecentrum voor te bereiden om de "autonomisering" uit te werken. Het BIPT speelt volop een rol. Met de voorbereiding van het contract met het studiebureau heeft het instituut zelf een deel van de werkwijze in handen. Bovendien zal de ervaring in het bedrijf als basis worden genomen voor de omvorming van het bedrijf. Ik geef een voorbeeld. De interconnectiekamer is een verregaande vorm van autonomisering. Ik heb het voorstel terzake van het BIPT goedgekeurd. U weet dat hiertegen bezwaar werd aangetekend bij de Raad van State. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat men mijn zeer directe werkwijze niet goed inschat. Deze directe werkwijze is zeer informeel. U kunt moeilijk verwachten dat ik nota's rondstuur over mijn gesprekken die soms slechts een paar minuten in beslag hebben geno-

Rik Daems

men. Ik geef een voorbeeld. Op het ogenblik dat er een beslissing moest vallen inzake de kabel en de koper heb ik eenvoudigweg de heer Van Heesvelde gebeld en hem gevraagd of de zaken logisch in mekaar zaten. Hetzelfde gebeurt bij de automatisering van het BIPT. Is het logisch dat we kiezen voor OFTEL. Het antwoord is ja.

Mijnheer de voorzitter, ik ga uitgebreid in op de vorm omdat mijn manier van werken wellicht aan de basis ligt van de bedenkingen van de pers. Ik ben geen grote communicator met de pers. Ik verkies straight to the point te werken, quasi informeel. Ik werk niet formalistisch met heen-en-weer-geschrift. Daar houd ik me niet mee bezig.

Ik herhaal en beklemtoon dat het BIPT betrokken is bij de autonomisering van het instituut. Op de vraag of verschillende personen hierbij betrokken zijn, is het antwoord neen. Ik werk met de baas van een bedrijf en niet met de rest. Anders creëert men alleen onduidelijkheid in het bedrijf.

Ik ga wat dieper in op de inhoud van het project. De keuze die in Groot-Brittannië is gemaakt is, mijns inziens, geen slechte keuze. Men verzekert de onafhankelijkheid door het instituut op te splitsen en een deel ervan aan het parlement te hechten. Het regulerend deel kan moeilijk aan een uitvoerend orgaan worden gehecht. Ik raadpleeg hierover de markt. Vooraleer concrete beslissingen te nemen, zal de markt worden geconsulteerd. De markt zal immers de eerste zijn om de gevolgen van een gewijzigde positie van het BIPT ondervinden.

Er werd een vraag gesteld over mijn kabinetsleden. Ik geef aan al mijn raadgevers - het gaat niet over mijn secretaresse - en kabinetsleden de volle vrijheid om hun standpunt te verkondigen. Ik vind dit een goede manier van werken. Hun standpunten worden steeds gecheckt. Er stellen zich terzake geen problemen.

Wat de ombudsdiensten betreft, staat het voor mij als een paal boven water dat ze onafhankelijke diensten moeten zijn. Ik had reeds een ontwerp willen indienen die dat mogelijk moet maken. Het lijkt me echter beter een goede telecomwet te maken die eveneens het probleem van de ombudsdiensten regelt.

Ik verwacht deze wet binnen enkele maanden. Timing in politiek is moeilijk. Ik zou er in principe niets op tegen hebben mochten tegen de tweede verjaardag van deze regering op dit terrein concrete maatregelen zijn genomen.

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik heb er reeds herhaaldelijk voor gepleit om in deze commissie de verschillende elementen van het telecomdossier samen te brengen. Wij zouden in oktober een debat kunnen voeren zoals wij dat rond de periode van de begroting in november/december hebben gevoerd.

Mijnheer de voorzitter, deze morgen heb ik een vraag ingediend rond het UMTS-dossier, maar dat is slechts één element van het geheel. Het zou veel productiever zijn mochten wij met de verschillende fracties overeenkomen dat deze materie in zijn globaliteit zou kunnen worden besproken.

Mijnheer de minister, u zegt dat wij zullen moeten wennen aan uw werkwijze. Ik heb er alle begrip voor dat u dergelijke zaken op twee minuten tijd rechtstreeks met de heer Van Heesvelde bespreekt, om het daarna wereldkundig te maken. Volgens ons kunnen nog anderen dan de heer Van Heesvelde expertise uitbrengen. Het zou goed zijn formeel het BIPT naar zijn visie over zijn toekomstige rol te vragen. Dit staat nog los van het feit dat men uiteraard het BIPT juridisch gelast met het voorstellen van een contract met een studie bureau om terzake de krijtlijnen van die hervorming voor te stellen.

Mijnheer de voorzitter, ik ben blij met de verduidelijking, maar ik blijf toch op mijn honger inzake het inhoudelijke debat. Ik blijf bij mijn voorstel om er de volgende weken werk van te maken. Als een wetsontwerp wordt ingediend, legt deze minister de fair-play aan de dag om ruimte te bieden voor inhoudelijke verbeteringen. Ik kan me evenwel inbeelden dat bij een dergelijk gevoelig ontwerp, dat ditmaal geen technisch ontwerp is, op de tekst een slot zal zitten, waarbij de oppositie de feiten zal achterna hollen. Zonder enige pretentie te willen etaleren, durven wij voor te stellen ruimte te laten voor suggesties van de oppositie, zelfs vooraleer een tekst van een wetsontwerp is ingediend.

Minister **Rik Daems** : Ten eerste, ik zal bij de regering en de meerderheid nagaan of inzake wetgevende initiatieven reeds met een voorontwerp de commissieleden kunnen worden geconsulteerd. Het zou in ieder geval zeer renoverend zijn. Het zou tevens meteen de scheiding maken tussen techniciteit en beleidskeuze. Ik heb er op zich geen probleem mee, voor zover de commissieleden weten dat beleidskeuzes door een meerderheid worden gemaakt, zodat de kritiek zich niet daarop alleen kan toespitsen.

Ten tweede, ik werk met de baas van een bedrijf. Als de baas in zijn bedrijf zich informeert, dan is dat zijn aangelegenheid. Als hij dat slecht doet, en dat wordt dan geventileerd - zo vertaal ik de opmerking van de heer Leterme -, dan is dat een andere aangelegenheid. Als ik begin te onderhandelen met mensen die niet rechtstreeks rapporteren aan de baas, maar met iemand die rapporteert aan iemand die rapporteert aan de baas, dan staat elke firma op zijn kop. Ik wens mij niet te mengen met het management van de baas van een bedrijf. Ik heb wel bedenkingen te overleggen met die personen en dat doe ik op een informele snelle manier. Als het resultaat

Rik Daems

van een bedrijf of een instelling zoals deze mij niet aanstaat, dan zal ik dat ook met de baas regelen en niet met iemand van een lager niveau. Dat zou een vorm van destabiliseren zijn.

Ik weet wel dat dat de manier van werken is die vaak politiek verwacht wordt omdat u dan misschien de intentie zou kunnen hebben om contacten te hebben met mensen die u beter liggen, om welke reden dan ook. Ik spreek nog niet eens over politieke argumenten, wat natuurlijk ook vaak gebeurt of zou kunnen gebeuren. Voor mij is het heel simpel. Ik heb de nummer één en daar handel ik mee. Als de nummer één de zaken onder zich moet uitwerken, dan doet hij dat op zijn manier. Als het resultaat van een bedrijf slecht is en het zou liggen aan zijn manier van werken, dan zal men dit wel te weten komen. Ik zal dat dan met die persoon bespreken. Dan hebt u twee keuzes. Ofwel verandert hij het systeem ofwel gaat hij er uit. Het is echt niet moeilijker dan dat. Een andere manier van werken lijkt mij gewoon niet haalbaar omwille van de grote hoeveelheid zaken die ik moet bekijken. Dit lijkt mij ook zeer onprofessioneel en daar doe ik niet aan mee.

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Mijnheer de minister, u maakt een karikatuur van de twee extremen. Voor het overleg met het BIPT zou ik u een tussenvorm aanraden om te zien hoe de turn around bij Belgacom gerealiseerd is en hoe het overleg daar op een volwassen manier is gevoerd, zelfs meer dan twee minuten telefonisch. Daarnaast bevestigt de minister dat de heer Van Heesvelde vóór 11 mei geconsulteerd werd over het verloop van de hervorming van het BIPT. Het lijkt mij belangrijk om dat vast te stellen. Uw adjunct-kabinetschef, mevrouw De Clerck, heeft gezegd dat het vóór 11 mei was.

Minister **Rik Daems** : Ik heb de heer Van Heesvelde de eerste keer ontmoet toen ik misschien een dag minister was.

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Dat lijkt mij ook logisch.

Minister **Rik Daems** : Wat dat betreft ben ik dus ver vooruit. Dat was toch 11 mei 2000 ?

(Gelach)

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de stand van zaken van de gebouwendossiers in Ieper-Veurne" (nr. 2014)

Question orale de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'état d'avancement des dossiers 'bâtiments' à Ypres-Furnes" (n° 2014)

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, collega's, de aanleiding van mijn vraag om dit streekdossier aan de orde te brengen, is het antwoord van de minister op een vorige mondelinge vraag die ik in november 1999 gesteld heb. Het gaat erover dat wij op het terrein niets zien gebeuren. De minister heeft op 9 november 1999 concrete toezeggingen gedaan met betrekking tot de stand van zaken van dossiers die tijdens de vorige legislatuur goed op dreef waren gebracht. Vandaar dat ik u opnieuw lastig val met deze vragen.

Concreet gaat het over de eerste fase van de renovatie en de nieuwbouw van het gerechtshof op de Grote Markt in Ieper. Hoever staat het daar mee ? Hoe staat het met de vastlegging van de kredieten die toegezegd waren ? U hebt toen op een ironische manier toespelingen gemaakt op de gemeenteraadsverkiezingen van oktober. U zei dat u geen probleem had met de vaststelling van die kredieten omdat het gebouw pas af zal zijn na de gemeenteraadsverkiezingen. Wij distantieerden ons toen al van die OPC-opmerking. Dit om ze nog eens te situeren.

Is de vastlegging gebeurd ? Als ze niet gebeurd is, wat is de reden ? Wat is de huidige stand van zaken ? Wanneer zal het bevel tot aanvang van de werken kunnen gegeven worden ? Ik heb de bouwvergunning persoonlijk ondertekend, de aanbesteding is ook in orde. Heel de justitiële gemeenschap van Ieper en omstreken zit op haar honger.

In het verlengde daarvan, wat is de exacte stand van zaken van het Justitiehuis te Veurne, meer bepaald de timing voor de bouw van de nieuwe vleugel van het Financiëncentrum ? De vorige keer was er sprake van een studie. Een half jaar later moet er toch al vooruitgang geboekt zijn. Wanneer en ten belope van welk bedrag zal de vastlegging van de noodzakelijke kredieten gebeuren ?

Ten slotte heb ik dezelfde vraag wat de renovatie van de gevangenis betreft. Ook dit dossier sleept reeds geruime tijd aan.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Leterme, op uw punctuele vragen zal ik punctuele antwoorden geven. Wat het gerechtsgebouw te Ieper betreft, is de fase van renovatie en nieuwbouw nog niet vastgelegd omdat er een aantal kredietbeperkingen waren. De vastlegging is voorzien voor het derde trimester van dit jaar. De aanvang van de werken is voorzien voor het vierde kwartaal van dit jaar.

Rik Daems

Wat de aanpassing van het justitiehuis te Veurne betreft, is de aanbesteding voorzien voor het vierde kwartaal van dit jaar. De kostprijs van de werken zal 25 miljoen frank bedragen, inclusief BTW en technieken.

Voor de nieuwe vleugel van het financiecentrum in de Arsenaalstraat te Leper is het schetsontwerp intussen klaar. De kostprijs van de werken wordt geraamd op 120 miljoen frank, inclusief BTW en technieken. Het aanbestedingsdossier zal klaar zijn in het tweede kwartaal van volgend jaar.

Tot slot is voor de renovatie van de gevangenis te Leper het eerste schetsontwerp opgemaakt en besproken met de minister van Justitie. Men zegt mij dat het definitieve schetsontwerp een kwestie is van weken. Opdat de gevangenis operationeel kan blijven tijdens de werken worden de bouwwerken in verschillende fases verdeeld. Een eerste fase van de renovatie is de volledige modernisering van het inkomgebouw en het vernieuwen van de gesloten wandelkoer. Voor deze fase is er een raming van 50 miljoen frank, inclusief BTW en technieken. De aanbesteding is normaal voorzien voor het begin van volgend jaar, dus in het vierde kwartaal van dit jaar.

Tot daar enkele directe antwoorden op directe vragen.

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Mijnheer de minister, in het kader van onze uitstekende verstandhouding wil ik u vragen of ik een kopie kan krijgen van het antwoord met de concrete gegevens.

Minister **Rik Daems** : Geen probleem. U kunt ze publiceren in het CVP-blad.

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Mijnheer de minister, die fair play heb ik. Dit zal trouwens ruimer verspreid worden dan alleen in het CVP-blad van Leper.

Ik betreur echter dat de prioriteit die dit project tijdens de vorige legislatuur had gekregen blijkbaar vervallen is. Door de kredietbeperking zal er in een bepaalde zin bijna een jaar verloren gaan. Dat is jammer, maar in andere commissies zetten wij de regering aan tot spaarzaamheid.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bedeling van de publieke bevraging door De Post" (nr. 2018)

Question orale de M. Servais Verherstraeten au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution de l'enquête publique par La Poste" (n° 2018)

De **voorzitter** : Ik vestig de aandacht van de heer Verherstraeten op het feit dat hierover reeds enkele vragen werden gesteld in de plenaire vergadering.

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, een deel van mijn vraag kwam inderdaad reeds aan bod in de plenaire vergadering. Mijn vragen met betrekking tot dat deel zijn echter zeer specifiek. Ik wil namelijk graag wat meer details over de werkwijze van de postbodes.

Het eerste deel van mijn vraag werd nog niet gesteld. Het behandelt de modaliteiten die De Post is overeengekomen met de federale regering voor het drukken en bedelen van de publieke bevraging en het terugbezorgen van de antwoorden.

Mijnheer de minister, heeft De Post een contract gesloten met de federale regering en is dit schriftelijk gebeurd ? Wat zijn de modaliteiten van dit contract ? Welke precieze prestaties moet De Post leveren en welke prijs krijgt zij daarvoor ? Welke timing is hiervoor voorzien ? Heel in het bijzonder interesseert het mij of dit overeenstemt met de reële kostprijs voor De Post. Men heeft het in dat verband over 80 miljoen frank. Er moeten 8,3 miljoen documenten gedrukt en bedeld worden. Een deel daarvan moet ook terugbezorgd worden. We zullen op 21 juni zien hoe groot dat deel is. Dit lijkt mij een zeer scherpe prijs. De vraag is of dit overeenstemt met de reële kostprijs voor De Post in het licht van de vaste en variabele kosten. Is de prijs die werd overeengekomen marktconform ? Zou De Post dit huzarenstukje qua prijs en timing ook leveren op vraag van een particulier en onder dezelfde financiële voorwaarden ?

Over het tweede deel van mijn vraag werd in de plenaire vergadering reeds een en ander gezegd door uw collega van Ambtenarenzaken, minister Van den Bossche en dit blijkbaar naar aanleiding van afspraken die tussen de federale regering en De Post werden gemaakt met betrekking tot de manier van bedeling in de faciliteiten-gemeenten.

In welke taal zal de postbode, die blijkbaar twee exemplaren zal krijgen, aanbellen en de mensen aanspreken ? We zitten met een gezinsverdunding maar in heel wat gezinnen - zeker gelet op het feit dat ook mensen ouder dan 16 een exemplaar zullen krijgen - zullen toch drie of vier mensen een exemplaar ontvangen. Worden die afzonderlijk aangesproken en in welke taal ? Wat indien één, twee of meerdere van die gezinsleden afwezig zijn ? Wat is de precieze werkwijze en welke precieze instructies zullen aan de betrokken postbode worden gegeven alvorens hij vanaf morgen op pad gaat met al die documentatie ?

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, wat betreft de procedure verwijs ik naar het antwoord dat collega Luc Van den Bossche op woensdag 24 mei om

Rik Daems

14.23 uur gaf op de vraag van mevrouw Annemie Van de Casteele. Alle precieze vragen werden daarin beantwoord. Ik zal niet afwijken van dat antwoord. Ik wil die antwoorden nog eens voorlezen.

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : Ik heb bepaalde vragen letterlijk overgenomen maar ik denk niet dat de antwoorden van minister Van den Bossche zo concreet waren.

Minister **Rik Daems** : Ik stel toch vast dat alle vragen werden beantwoord.

Het lijkt mij voor u vooral van belang te weten dat de werkwijze erin bestaat dat een postbode zich aandient en de brief op naam in de taal van de betrokkene kan overhandigen. Dat is volgens mij de essentie van het verhaal. Op die manier verloopt alles perfect in overeenstemming met de taalwetgeving. Als er niemand thuis is of als iemand geen brief heeft ontvangen, kan de betrokkene in het postkantoor terecht voor deze brief.

Mevrouw Van de Casteele heeft opgemerkt dat dit een creatieve oplossing is. Ik heb er geen moeite mee om dit te beamen. Ik moet u in alle eerlijkheid toegeven dat daarover grondig is gediscussieerd en dat ik persoonlijk een andere oplossing had gezocht. Het gaat hier om een praktische oplossing voor mogelijke gevoeligheden. Ik stel in elk geval vast dat die gevoeligheden vandaag niet bestaan.

Ik verwijs ook naar de mondelinge vraag in de plenaire vergadering. Twee collega's van een verschillende taalrol hebben toen precies het omgekeerde verteld. Dit geeft aan de betrokken politicus aan dat hij in le juiste milieu zit.

De **voorzitter** : Een vermeend gevoel van in le juiste milieu te zitten.

Minister **Rik Daems** : Ca fait du bien. Ik moet toegeven dat dit normaal een CVP-antwoord is. *(Enige hilariteit)*

Wat het contract betreft, kan ik zeggen dat de datum van het akkoord 31 mei is. Het akkoord werd getekend door de minister van Ambtenarenzaken enerzijds en de gedelegeerd-bestuurder van De Post anderzijds. Het akkoord is tot stand gekomen op basis van artikel 141 van de wet van maart 1991. Het is wat men noemt een package deal. Dit betekent dat er geen afzonderlijke berekening van de diverse kosten werd gemaakt. Is dit abnormaal ? Het antwoord hierop is neen. Heel veel commerciële contracten tussen De Post en bedrijven zijn package deals.

De volgende taken werden in het contract opgenomen : truckwerken, handling, versturen, afleveren, opvangen van niet-bestelde zendingen, terugzending van inge-

stuurde stukken en een specifieke regeling voor de gemeenten met taalfaciliteiten. Bij een package deal is er altijd sprake van een forfaitaire prijs. Deze prijs, die bij de overeenkomst op commerciële basis werd bepaald op 80 miljoen frank.

Als het gaat om specifieke elementen van kostprijsberekening, heeft De Post mij gewoon en terecht geantwoord dat ik aandeelhouder ben en dat dus zou kunnen weten, maar dat dit geen publiek gegeven is. Daar ga ik dus niet op in. Als handelsingenieur zou ik een hele redenering kunnen uiteenzetten over vaste en variabele kosten. De postbodes moeten toch rondlopen en daarmee zou ik bijna een bewijsvoering kunnen leveren waarbij tachtig miljoen frank ongelooflijk veel winst betekent. Dat is een beetje moeilijk.

Wel relevant is volgens mij de vraag of andere klanten aan vergelijkbare voorwaarden dergelijke dienstverlening kunnen krijgen. Gezien het om een commercieel contract gaat, is het volgens mij logisch dat dit een zaak is tussen De Post en die andere klant. Ik weet niet welke de commerciële inschatting is van een dienstverlening voor een specifieke klant, hier de Staat, met een product dat een zeer brede marketingwaarde kan hebben. Die inschatting wordt commercieel gemaakt en kan ik moeilijk in cijfers vatten. Ik stel gewoon vast dat De Post in dezen het voor die prijs wil doen. Als ik het eindresultaat van De Post zal zien at the end of the day, zoals dat in consultancytermen klinkt, weet ik nu al dat wij leuke winsten zullen maken. Dit kan daar misschien aan bijdragen. U weet dat De Post er voor iedereen is en als er een klant is die er ook voor iedereen behoort te zijn in termen van klantenrelaties, dan is dat toch de overheid. Mij lijkt het gewoon een zeer normaal, commercieel akkoord tussen De Post en een specifieke klant. Daarbij zullen overwegingen meespelen die bij een andere klant met andere specifieke punten anders worden ingeschat, maar die geen afbreuk doen aan de normale commerciële benadering van een bedrijf, het weze De Post of een ander bedrijf.

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : Mijnheer de minister, versta mij niet verkeerd : ik ben er niet afkerig van dat De Post dit initiatief ter harte neemt. Dat lijkt mij evident. Eveneens lijkt mij evident dat hier in de vorm van een package deal afspraken worden gemaakt. Ik kan mij echter niet ontdoen van de indruk dat die package deal onder enige druk tot stand kwam en dat de vrije wil van De Post hier toch niet volledig heeft gespeeld. Als u stelt dat De Post winst zal maken - ik juich dat met u toe - en dat deze package deal daartoe zou kunnen bijdragen, heb ik daar wel vragen bij. Als men voor tachtig miljoen meer dan acht miljoen verzendingen kan doen drukken en terugbezorgingen kan doen, stel ik mij wel de vraag aan welke prijs wij als gewone particulier een verzending

Servais Verherstraeten

moeten doen zonder drukkosten en zonder terugzending. Er is dan toch een markant verschil. Ik kan mij niet ontdoen van de indruk dat de werkelijke prijs van deze verdeling veel ruimer is dan tachtig miljoen frank.

Minister **Rik Daems** : Laten wij elkaar goed begrijpen. Het gaat hier over een commerciële actie die De Post derhalve mee in de markt plaatst. Hieraan is dus ook een zekere commerciële waarde verbonden voor hen, los van het feit dat er onder de 350 gram nog altijd een monopolie is. Wij willen dat op termijn allemaal zien veranderen, maar vandaag is het er nog altijd en is er dus maar een leverancier. Men zou hier dan ook een gesprek kunnen voeren over, neem maar, Adecco als sponsor van de basketbalploeg van Oostende. Wat is daarvan de waarde of de opbrengst? Dergelijke zaken kunnen op managementniveau niet altijd op concrete gegevens zijn gebaseerd. De werkelijke prijs is een subjectieve appreciatie, dat geef ik graag toe. Daardoor is het moeilijk te becijferen of een package deal kostengeoriënteerd is of niet. Of er druk is uitgeoefend op De Post? Er is wel even een kink in de kabel gekomen omwille van een externe communicatie die niet goed in orde was, maar dat was snel geregeld. Dat betrof een communicatiestoornis.

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : Mijnheer de minister, in de les economie heb ik ooit eens gehoord dat inzake prijsvorming de prijs was what a damned fool will pay for it, en ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat het een gekke prijs is.

Minister **Rik Daems** : Als de prijs laag ligt, kan ik enkel vaststellen dat de overheid een goede onderhandelaar is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het kasteel van Groenendaal" (nr. 2032)

Question orale de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le château de Groenendaal" (n° 2032)

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, we weten waarover het gaat, we hadden het er de vorige keer al over.

U zei toen dat u de nodige schikkingen reeds had getroffen en dat u van plan was het kasteel te verkopen aan het Vlaams Gewest. Dat is een goede zaak, maar ik zal pas gerust zijn op het moment dat dit ook echt gebeurd is. Ik blijf op mijn hoede. Niet ten opzichte van u, maar ten opzichte van het dossier.

Na uw vorige uiteenzetting is er bij mij toch iets bijgebleven. U zegt dat u het zult verkopen aan het Vlaams Gewest. Ik heb de zaak nog eens nagekeken. Het Zoniënwoud, het Waals gedeelte, het Brussels gedeelte en de gebouwen die erop stonden, zijn bij gewoon koninklijk besluit overgedragen aan de respectievelijke Gewesten. Zij hebben daar niet voor betaald. Dit brengt mij tot mijn vraag. Waarom moet in dit geval dan wel betaald worden?

Voor mij is het voornaamste dat het in handen van de dienst Bos en Groen terecht komt. Mijnheer de minister, bent u er zeker van dat het in die richting gaat? Kunt u garanderen dat een eventuele verkoop of verhuur van het kasteel aan een privé-instelling uitgesloten is.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik herbevestig mijn stelling van maart 2000. Ik deelde toen aan de Regie der Gebouwen mee dat ik akkoord ging om het kasteel van Groenendaal te verkopen, maar weliswaar met een specifieke bestemming. We hebben het hier over de dienst Bos en Groen van het Vlaams Gewest.

Zo werd het ook meegedeeld om in die context het dossier voor verkoop voor te bereiden. Ik ben thans in het bezit van het proces-verbaal voor overgave aan het aankoopcomité.

Teneinde de verkoop aan het Vlaams Gewest te kunnen laten plaatsvinden, moet de betrokken dienst Bos en Groen een onteigeningsbesluit voorbereiden. Dit biedt dan de garantie dat het enkel aan hen zal verkocht worden. Dat is de kern van de zaak wil men zekerheid hebben over het feit aan wie het verkocht wordt.

Men komt in een situatie van verkoop die concurreert met een beslissing van onteigening. Zo komt men in een situatie terecht dat het naar die specifieke toekomstige eigenaar gaat, weliswaar tegen de prijs die door het aankoopcomité op normale marktbasis wordt bepaald.

Het is wel zo dat ik van collega Patrick Dewael ondertussen de vraag heb gekregen of de mogelijkheid bestaat om het met een koninklijk besluit over te dragen. Ik ben dat nu gelijklopend even aan het bekijken.

Als dat mogelijk is, dan rijst de vraag of ik dat kan doen door in het koninklijk besluit een prijs te bepalen. Hoe moet ik dit dan refereren aan het aankoopcomité? Dit is de enige instantie die voor de federale Staat een prijsbepaling kan doen. Dat ben ik aan het bekijken. Als dat zich voordoet, heb ik er principieel geen mee probleem om dit bij koninklijk besluit te doen. Het zou volgens mij een primeur zijn.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Ik refereer aan vergelijkbare dossiers waar overdracht zonder het financiële aspect gebeurt.

Minister **Rik Daems** : Ik verkoop het.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mijn vraag is eigenlijk hoe het komt dat bijvoorbeeld het Rood Klooster, dat ook een eigendom was van de Regie der Gebouwen, overgedragen is en het Kasteel van Groenendaal niet ?

Minister **Rik Daems** : De vorige regering gooide graag met hun activa en ik niet.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : U ziet het dus als een beleidsoptie.

Minister **Rik Daems** : Ja. Ik vind dat het Vlaams Gewest al veel te veel heeft gekregen van de federale Overheid.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Dat is een duidelijk antwoord. Ik relativeerde de zaak daarnet, maar ik wil toch nog even wijzen op de belangrijke symboolwaarde van dat dossier voor die regio. Het ligt in dat dun strookje tussen Brussel en het Waals Gewest. De vereniging die er thans gebruikt van maakt is nu niet echt de ideale vereniging.

Ik hoor dat sommigen nog trachten er een hotel of restaurant in te krijgen.

Minister **Rik Daems** : Dat zou schoon zijn !

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : De beleidsoptie van de Vlaamse regering is om precies in dat soort van natuurgebied geen commerciële activiteiten toe te laten en de recreatieve natuurfunctie te beklemtonen. Ik weet dat u dit ironisch had bedoeld, maar ik wou toch nog even wijzen op de symboolwaarde ervan. Ik verheug mij in elk geval over het feit dat hieraan ernstig wordt gewerkt en het een dezer dagen zover zal zijn.

Minister **Rik Daems** : Dat zal zijn zodra ik over het juridisch advies beschik. Als ik het met een koninklijk besluit kan regelen zal het sneller gaan. Zo niet zal het wat trager gaan. De optie is echter duidelijk.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.01 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 16.01 heures.*