

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

05-07-2000

05-07-2000

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 5 juli 2000

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 258

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de plannen van Europees commissaris Bolkestein om de spelregels voor de liberalisering van De Post te wijzigen" (nr. 2163)

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

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de fusieplannen tussen de pakjesdienst van De Post en ABX" (nr. 2164)

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

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het strategisch plan van De Post" (nr. 2202)

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

Mondelinge vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de verspreiding van informatiebladen via Distripost" (nr. 2204)

sprekers : **Bart Laeremans, 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 promotieopdracht voor het nieuwe gerechtsgebouw te Antwerpen" (nr. 2292)

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

Mondelinge vraag van de heer Jacques Chabot aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de erotische aankondigingen in huis-aan-huisbladen" (nr. 2295)

sprekers : **Jacques Chabot, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Sommaire

Mercredi 5 juillet 2000

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 258

Question orale de M. Daan Schalck au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les projets du commissaire européen Bolkestein en vue de modifier les règles du jeu portant sur la libéralisation de La Poste" (n° 2163)

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

Question orale de M. Daan Schalck au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les projets de fusion entre le service colis de La Poste et ABX" (n° 2164)

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

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le plan stratégique de La Poste" (n° 2202)

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

Question orale de M. Bart Laeremans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la diffusion de journaux d'information via Distripost" (n° 2204)

orateurs : **Bart Laeremans, 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 "le marché de promotion concernant le nouveau palais de justice anversois" (n° 2292)

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

Question orale de M. Jacques Chabot au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les annonces à caractère sexuel dans les toutes-boîtes" (n° 2295)

orateurs : **Jacques Chabot, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Mondelinge vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de tweede spoorontsluiting en meer bepaald de mogelijke aansluiting van de nieuwe spoorlijn op lijn 15" (nr. 2242)

13

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

Mondelinge vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van een ringweg te Spa" (nr. 2234)

14

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

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de concrete uitwerking van de maatregel die het voor 65-plussers mogelijk moet maken om voor vijftig frank gelijk welk traject in België met de trein af te leggen" (nr. 2250)

15

sprekers : **Daan Schalck, 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 stand van zaken van de studies over de ontdebaling van de spoorlijn Brussel-Nijvel" (nr. 2255)

16

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

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Jean-Pierre Grafé en Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiële capaciteit van de vervoerders" (nrs. 2253 en 2298)

16

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

Samengevoegde mondelinge vragen van mevrouw Frieda Brepoels en de heer Jean-Pol Poncelet aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de HST-terminal in Schaarbeek" (nrs. 2278 en 2299)

20

sprekers : **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Jean-Pol Poncelet**, voorzitter van de PSC-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de participatie van de NMBS in het gefuseerde Antwerpse havenbedrijf" (nr. 2281)

23

sprekers : **Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question orale de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le deuxième accès ferroviaire et, plus particulièrement, le possible raccordement de la nouvelle ligne ferroviaire à la ligne 15" (n° 2242)

13

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

Question orale de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réalisation d'une route de contournement à Spa" (n° 2234)

14

orateurs : **André Frédéric, 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 "l'élaboration concrète de la mesure permettant aux plus de 65 ans de parcourir en train n'importe quel trajet en Belgique moyennant le paiement de cinquante francs" (n° 2250)

15

orateurs : **Daan Schalck, 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'état d'avancement des études relatives à la mise à quatre voies du tronçon Bruxelles-Nivelles" (n° 2255)

16

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

Questions orales jointes de MM. Jean-Pierre Grafé et Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la capacité financière des transporteurs routiers" (nos 2253 et 2298)

16

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

Questions orales jointes de Mme Frieda Brepoels et M. Jean-Pol Poncelet à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le terminal TGV à Schaarbeek" (nos 2278 et 2299)

20

orateurs : **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Jean-Pol Poncelet**, président du groupe PSC, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la participation de la SNCB à la Société portuaire d'Anvers fusionnée" (n° 2281)

23

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

Mondelinge vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de regeringsmaatregelen ten aanzien van LPG" (nr. 2291)

24

sprekers: **Simonne Creyf, 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 aanpassing van de verkeersboete aan het inkomen van de overtreder" (nr. 2297)

26

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

Question orale de Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures du gouvernement concernant le LPG" (n° 2291)

24

orateurs: **Simonne Creyf, 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 "la modulation de l'amende en cas d'infraction routière en fonction des revenus de l'auteur de celle-ci" (n° 2297)

26

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 5 JUILLET 2000

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 5 JULI 2000

De vergadering wordt geopend om 14.10 uur door de heer **Francis Van den Eynde**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 14.10 heures par M. **Francis Van den Eynde**, président.

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de plannen van Europees commissaris Bolkestein om de spelregels voor de liberalisering van De Post te wijzigen" (nr. 2163)

Question orale de M. Daan Schalck au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les projets du commissaire européen Bolkestein en vue de modifier les règles du jeu portant sur la libéralisation de La Poste" (n° 2163)

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, een aantal weken geleden kon ik uit de pers vernemen dat Europees commissaris Bolkestein met het plan zou spelen om de liberalisering van De Post in Europa versneld uit te voeren. Bovendien zou hij de grensnorm voor brievenpost op 50 gram leggen, die in het oorspronkelijk project hoger lag.

Niet alleen in het Europees Parlement is daartegen verzet gerezen - een aantal Europese parlementsleden hebben een gezamenlijke tekst met bezwaren geschreven -, ook een aantal Europese landen heeft gereageerd tegen de gewijzigde plannen.

Mijnheer de minister, wat is de houding van de Belgische regering tegenover de nieuwe plannen van commissaris Bolkestein ? Is er terzake een officieel standpunt van de Belgische regering ? Zo ja, werd dat meegedeeld ? Zijn er gevolgen voor de universele dienstverlening in ons land ? Wat zijn de eventuele bedrijfseconomische effec-

ten voor De Post, die zich voorbereidt op de openstelling van de markt binnenkort ? Met andere woorden, komt het werkschema van De Post niet in gevaar als de liberalisering nog sneller wordt uitgevoerd ?

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, op het ogenblik zet de heer Bolkestein een aantal stappen voor de realisatie van een richtlijn om de postmarkt verder vrij te maken. Dat is een zeer logische en normale evolutie.

Een ontwerp van richtlijn werd door de Europese Commissie besproken. Wij hadden onze mening erover reeds op voorhand kenbaar gemaakt. Het ontwerp van richtlijn voorziet in een vermindering van het maximumgebied dat kan worden voorbehouden in 2003. Dit betekent : het verminderen van maximumgewicht en -prijs voor het gebied dat kan worden voorbehouden tot 50 frank en 2,5 keer het basistarief voor alle correspondentie; de volledige liberalisering van de uitgaande grensoverschrijdende post en de exprespost. Een verdere openstelling van de markt behoort vanaf 2007 tot de mogelijkheden. Bovendien zouden begeleidende maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat deze operaties gecontroleerd verlopen. Ten behoeve van de commissieleden zal ik een kopie van het voorstel laten worden.

Wat is de houding van de Belgische regering ? Zij is voorstander van een vrijmaking van de markt. Ten behoeve van de Europese Commissie heeft de Belgische regering er evenwel aan toegevoegd dat deze vrijmaking best gradueel en evenwichtig gebeurt. Om zich degelijk op die markt te kunnen voorbereiden, moet de nodige tijd ervoor worden geboden.

Sommigen zijn de mening toegedaan dat een monopolie voordelen biedt. Het biedt inderdaad voordelen zolang het monopolie bestaat. Doch, de dag dat de markt

Rik Daems

volledig vrij is en het bedrijf geen aanpassing heeft doorgevoerd, dan is dat bedrijf meteen dood. Dit geldt zeker voor bedrijven als De Post. Tot 80% van het zakencijfer wordt in feite gegenereerd door een zeer beperkt aantal klanten.

De Belgische regering heeft haar mening terzake meegedeeld, hoewel ze nog niet formeel werd aangesproken door onze permanente vertegenwoordiger bij de EU. Wij hebben dus nog geen gelegenheid gekregen formeel te reageren. Wij wachten nog af. Het is evident dat in het parlement er ten gronde een gesprek over kan worden gevoerd. De evolutie van die richtlijn zal bepalend zijn voor de eventuele gevolgen voor de universele dienstverlening. De gevolgen zullen zich beperken tot wie de universele dienstverlening verricht en niet tot wat er gedaan wordt. Tot zover de analyse die over dit thema kan worden gemaakt.

Zullen er gevolgen zijn voor De Post als bedrijf ? Als men vandaag een markt alleen kan bespelen en morgen niet meer, dan is het toch evident dat dit een bedrijfseconomisch effect heeft. U kent mijn mening terzake. Ik vind het een positief bedrijfseconomisch effect. De evolutie in De Post in ogenschouw genomen, kan men besluiten dat het bedrijf De Post zich terdege voorbereidt om een belangrijke, zelfs Europese speler te worden, die differentieert, los van de klassieke diensten die wij van De Post gewoon waren naar toch een heel ander gebeuren met een groot aantal toegevoegde waarden.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ook wij willen zeker niet tegen die trend ingaan. Wel is het voor ons belangrijk dat men zich houdt aan de gemaakte afspraken over het tempo dat men zich op termijn heeft opgelegd. Dit geldt evenzeer voor de Commissie omdat het anders voor een aantal bedrijven echt onmogelijk wordt om zich op een gedegen manier aan die nieuwe markt aan te passen. Het kan echt niet dat men halfweg het parcours nog maar eens de spelregels verandert. De timing is sowieso al krap voor veel postbedrijven in Europa die zich moeten aanpassen, en terecht. Voor de bedrijven die zich aanpassen kunnen de spelregels halverwege niet worden veranderd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de fusieplannen tussen de pakjesdienst van De Post en ABX" (nr. 2164)

Question orale de M. Daan Schalck au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les projets de fusion entre le service colis de La Poste et ABX" (n° 2164)

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, u heeft daarjuist reeds aangehaald dat De Post diversifieert en een aantal nieuwe activiteiten ontwikkelt, en probeert een Europese speler te worden op die markt. Dat verheugt ons uiteraad.

In maart 2000 werd de fusie tussen de pakjesdienst van De Post en ABX aangekondigd. Het nieuwe bedrijf zou operationeel zijn op 1 september 2000. Op 1 juni 2000 zou het fusiebedrijf wettelijk gestart moeten zijn. Nog niet lang geleden verscheen daarover een groot krantenartikel in De Morgen, vanuit de visie van ABX. Ik vond dat weinig bemoedigend voor De Post. Ondertussen heb ik over de hele fusie niets meer gehoord. Dat kan natuurlijk ook aan mij liggen, maar ik ben toch zo vrij u vandaag een aantal vragen te stellen over de huidige stand van zaken met betrekking tot die fusie tussen de pakjesdienst van De Post en ABX. Zit die fusie nog op schema ? Wat zal dan het statuut zijn van het huidig personeel van De Post ? Ik denk immers dat het personeelsprobleem bij dergelijke fusie groter zou kunnen zijn voor De Post dan voor ABX, waar men met veel soepelere statuten werkt. Indien een deel van het personeel van De Post niet zou kunnen of willen worden tewerkgesteld in het nieuwe bedrijf, of wat de modaliteiten ook zouden kunnen zijn, wat gebeurt daar dan mee binnen De Post ?

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik geef u een stand van zaken. Eigenlijk is er tot op heden nooit sprake geweest van een fusie tussen de pakjesdienst van De Post en ABX. Wat tot nu toe werd aangekondigd is een joint venture, waarbij wordt samengewerkt op de Belgische markt. Dit betekent dat De Post haar pakjesdienst nog altijd ontwikkelt, maar dat voor pakken van meer dan 20 kilo - dat is de grens - minstens operationeel zal worden samengewerkt met ABX. Dat kan zich dan vertalen in een gemeenschappelijk bedrijf, een joint venture. Op dit ogenblik wordt daaraan gewerkt. Ik kan u niet meedelen of 1 september 2000 wordt gehaald voor de joint venture, maar wel dat op schema wordt gebleven - zo meldt men mij - om operationeel samen te werken. Ik kan vandaag dus moeilijk ingaan op vragen inzake personeel en terbeschikkingstelling.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de minister, ik kreeg de plannen van De Post om zich zo veel mogelijk te differentiëren op de markt. Ik hoop dat men niet al te vlug zal willen gaan. Immers, men heeft een nieuw management en zit met een groot probleem om dat bedrijf te herstructureren. Wij moeten elkaar niets wijsmaken. Als een nieuwkomer als de heer Rombouts tegenover de heer Schouppe zit, die al jaren weet waar de klepel hangt, denk ik dat het voor De Post heel goed zou zijn om stapsgewijs een aantal zaken aan te nemen. Daarmee wil ik zeker geen vertraging veroorzaken. Vorige week hadden wij echter al het bericht van de joint venture met Microsoft en Lernout en Hauspie. Ook dat

Daan Schalck

blijkt niet zo vlot te verlopen als aangekondigd in de pers. Het zou dan ook goed zijn dat men bij De Post de dossiers eerst heel degelijk uitwerkt alvorens ermee naar buiten te komen en de indruk te wekken dat alles in orde is.

Minister **Rik Daems** : De Post begint nu echt te reageren op de markt als een normaal bedrijf. Dat is een van de dingen die men er nu bij moet nemen. Heel vaak krijgt men nu immers mediatieke positioneringen van een bedrijf om concurrenten of potentiële medestanders uit hun tent te lokken. Ik kan slechts toejuichen dat wordt gereageerd zoals dat moet. Dat dit op ons terrein vreemd overkomt, begrijp ik best. Het is wel zeer boeiend. Neem nu de business units, waarvan meer dan de helft in gans het inkomensgebeuren zal worden gepositioneerd. Ik vind het wel knap wat men daar probeert. Of het nu van een leien dakje zal lopen, wie weet ? Het is in ieder geval het proberen waard.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de minister, dat is waar, maar op die manier maakt men telkens het personeel ongerust. Men zal daar toch rekening mee moeten houden als er nog veel van zulke berichten naar buiten komen die achteraf niet juist blijken te zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het strategisch plan van De Post" (nr. 2202)

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le plan stratégique de La Poste" (n° 2202)

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag sluit aan bij de vraag van collega Schalck, maar ik wil het ruimer bekijken.

Wij hoorden de minister enkele maanden geleden in ons midden. Hij lichtte een tipje van de sluier op, sprekende over het postgebeuren en de strategie die zou worden omgezet in tastbare daden. Uiteindelijk konden wij via de media vernemen wat uiteindelijk het strategisch plan van De Post zou worden en wat de gedelegeerd bestuurder zinnens is te doen in de komende maanden of jaren.

Ik hoop niet dat de gedelegeerd bestuurder of de minister denkt dat de operatie Post helemaal te vergelijken is met de operatie Belgacom. Er is een wezenlijk verschil tussen beide. De kwaliteit van het personeel en de noodzakelijkheid van kwalitatief personeel bij Belgacom liggen enigszins anders dan bij De Post. Zij hebben dit correct ingeschat.

Het is een vrij ambitieus plan, maar de achillespees om bereid te zijn daaraan mee te werken, ligt bij de vakbonden. Hun reactie was niet negatief maar wel een beetje lauw. Het is belangrijk in het parlement en in de geëigende commissie te vernemen welke strategie de minister uiteindelijk beoogt - hij is niet de bevoogdende minister, maar hij heeft toch heel wat te vertellen bij het postgebeuren -, wat de strategie is van de heer Rombouts en wat de eerste reacties zijn van de vakbonden.

Ik kom tot enkele actuele vragen. Ten eerste, bij het personeel wordt geklaagd over de werkdruk. Die werkdruk komt in vraag wanneer men spreekt van een natuurlijke afvloeiing van 9 000 personeelsleden. Houdt dit in dat het werkvolume zal worden ingekrompen door de aanwending van meer gesofistikeerde systemen ? We kunnen de vraag stellen of dat het element is om de werkdruk te verminderen.

Een tweede vraag gaat over bepaalde tegenstrijdige berichten, wanneer men spreekt over de miljarden die daarvoor uitgetrokken worden. Men spreekt van 9 miljard frank om het sociaal plan te kunnen uitvoeren. Een ander bericht spreekt van 6 miljard frank en in het verleden werd ook al van 12 miljard gesproken. Wij mogen toch veronderstellen dat een gedelegeerd bestuurder, in samspraak met zijn minister - ik veronderstel dat zij regelmatig samen zitten - over de juiste bedragen beschikt aangaande dit sociaal plan.

De postbodes - dat werd reeds ettelijke malen gezegd door diverse partijen - hebben een belangrijke sociale functie. Niemand zou graag hebben dat de postbode verdwijnt uit het straatbeeld, en nog minder dat hij verdwijnt uit de dienstverlening.

Die postbodes - dat is ook al herhaalde malen gezegd - hebben een loon dat niet zo denderend is. Gezien de noodzakelijkheid van de aanwezigheid van postbodes in het sociaal gegeven waarin wij leven, wil ik een directe vraag stellen. Is in dat strategisch plan een herwaardering opgenomen van dit ambt in de vorm van een pecuniaire meerwaarde ?

Ik kom tot mijn laatste vraag. Ik zit op het terrein van de vakbonden. Men spreekt er ook van de 38 uren naar 35 uren te brengen. Is dat met behoud van loon of is dat zomaar een piste die men even aanvoert ? Misschien gaat men wel akkoord met een werkweek van 35 uren, maar dan met behoud van het huidige loon.

Mijnheer de minister, dit zijn enkele pertinente vragen, maar ik denk dat ze ook voor u belangrijk zijn en klaarheid zullen brengen in het dossier. Ik denk dat wij, tot welke partij we ook behoren, deze belangrijke operatie in alle klaarheid tot een goed einde willen brengen.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, zie hier mijn antwoord op deze relevante vraag.

Rik Daems

De bedrijfsleiders kunnen worden verzocht een jaarverslag af te leveren - de voorbereidende organisatorische werken in dat verband zijn aan de gang - wat meteen het strategisch plan, het zogenaamde businessplan, toelicht en wat ons in staat stelt een aantal vragen van operationele aard rechtstreeks te stellen aan de betrokken afgevaardigde-bestuurder. Dat lijkt mij de beste werkwijze te zijn. Het wijkt misschien wat af van het traditionele, maar ik stel voor mij de ruimte te laten dit te organiseren.

Het strategisch plan dat naar voren werd gebracht wordt gesteund door een aantal belangrijke verbeteringsprocessen enerzijds en door de gewijzigde structuur van het bedrijf anderzijds.

Een van de belangrijkste doelstellingen bestaat erin het werkvolume te reorganiseren, in die zin dat het afneemt. Ik wens dit te illustreren aan de hand van het volgende praktische voorbeeld dat trouwens geldt voor heel wat andere te wijzigen processen. Een postbode die om 5 uur 's ochtends in het postkantoor toekomt moet eerst de brieven sorteren alvorens hij aan zijn ronde kan beginnen en dat werk neemt een uur of twee in beslag. Welnu, samen met de afgevaardigde-bestuurder van De Post begaven wij ons naar Singapore, waar de afgevaardigde-bestuurder van de instelling aldaar ons een toestel toonde dat niet alleen de brieven sorteert en rangschikt per adres en per huisnummer, maar ze ook verzamelt in de juiste postzak en bovendien de kortste route aanduidt. Het toestel is uitgerust met een element dat de adressen herkent en met een stratenplan dat aangeeft waar de straten beginnen en op welke plaats welke huisnummers gelegen zijn. Zo worden de brieven volgens huisnummer gerangschikt en wordt de kortste route voor de postbode uitgestippeld. Zijn er geen brieven bestemd voor een bepaalde straat, dan moet de postbode er ook niet langsgaan. Hierdoor bespaart men een aantal werkuren. Het werkvolume blijft in wezen gelijk, maar het moet niet meer door mensen worden uitgevoerd. Openstaande vakantiedagen kunnen aldus worden opgevangen door werktijdvermindering die op haar beurt wordt opgevangen door investeringen in hard ware, in machines bij wijze van spreken.

Dit illustreert hoe men het kan waarmaken om op termijn minder uren te moeten werken. Immers, in plaats van minder loon uit te keren omwille van minder gepresteerde uren, worden alle elementen gespreid wat leidt tot een zachte overgang van een bedrijf dat wordt geconfronteerd met een teveel aan personeel, naar een bedrijf waar het personeelsbestand op peil is. Het systeem heeft dus niet te maken met de 38-urige werkweek of met de 37-urige werkweek. Het is gewoon een toeval dat het, na zoveel jaren, uitkomt op zoveel uren, maar het gaat veeleer om een operationele reorganisatie van de werking van het bedrijf.

Het sociaal plan houdt eveneens een verrassend element in. De gesprekken dienaangaande moeten weliswaar nog worden aangevat, maar vandaag blijkt uit de resultaten van de Post dat een bedrag van 6 miljard frank opzij kan worden gezet zonder dat aan de oorspronkelijk uitgetrokken 12 miljard frank overheidsgeld moet worden geraakt. Is het geen staaltje van knap werk, als een reorganisatie zonder enig sociaal conflict, ertoe leidt de enveloppe van de regering te vrijwaren voor investeringen? Het is uiteraard duidelijk dat het bedrag van 12 miljard frank gereserveerd blijft ten behoeve van de verdere ontwikkeling van De Post.

Betekent zulks dat het ogenblik is aangebroken om over loonsverhoging te praten? Neen, omdat dit een kwestie is van onderhandelingen tussen werkgever en werknemer, die normaal gezien in september zullen worden gevoerd. Daarover kan ik mij nog niet uitspreken en ik kan evenmin in detail ingaan op arbeidsprocessen die voor bepaalde categorieën al dan niet leiden tot flexibiliteit, arbeidsduurvermindering en dergelijke, want hierover moet nog worden genegocieerd.

Over die zaken hoeft ik niet te onderhandelen. Dat is een zaak van de werkgever en de georganiseerde werknemer.

Ik heb begrepen dat er ook een vraag over ABX was, maar daar heb ik eigenlijk al op geantwoord. Die besprekingen zijn wel degelijk aan de gang. Er komt zeker een operationele overeenkomst over pakken boven de 20 kilo, maar de manier waarop zich dat kapitalistisch - wat joint ventures en aandeelhouderschap betreft - gaat vertalen is ondergeschikt aan de levering van een betere dienst.

Ik wacht gewoon de voorstellen van De Post af.

Dat was een begin van antwoord, mijnheer de voorzitter, maar ik zal zeker een inspanning leveren om een aantal bedrijfsleiders naar hier te laten komen zodat zij de leden van deze commissie, die hun eigenlijke controleurs op het aandeelhouderschap zijn, rechtstreeks kunnen informeren.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de minister, ik wil nog even terugkomen op de natuurlijke afvloeiing van 9 000 werknemers waarvan sprake is. Is dat werkelijk in het plan opgenomen en kan dit zonder dat de dienstverlening eronder gaat lijden? Ik wil nog meer zeggen. Kan de dienstverlening hierdoor verbeteren? Uiteindelijk blijft dat de bedoeling.

Minister **Rik Daems** : Er wordt niemand ontslagen. Dat is een belangrijk punt. Iedereen zei dat 10 000 tot 15 000 mensen zouden worden ontslagen. Wij zullen op een natuurlijke wijze - door de businessprocessen te wijzigen - de kwaliteit van de dienstverlening verhogen. Op

Rik Daems

een ordentelijke manier willen wij juist investeren om zo een voldoende lange overgang te bewerkstelligen die een zachte landing op het vlak van de personeelsinkrimping mogelijk maakt. Dat is de essentie.

Dit is nog altijd onderwerp van negotiatie. Als een aantal nieuwe business units die De Post ontwikkelt succesvol blijken te zijn, is het evengoed mogelijk dat de totale tewerkstelling helemaal niet afneemt. Dit is een analyse op gelijkblijvend economisch volume. Dit is de worst case scenario, uiteraard volledig theoretisch. Als dit scenario in de praktijk kan worden toegepast, bewijst het dat een moeilijk gepositioneerd bedrijf op een ambitieuze manier, met medewerking van alle betrokkenen, in een veranderingsproces kan worden gebracht waarvan ieder een uiteindelijk beter wordt.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Doet die businessplanning u niet wat denken aan de daden van de heer Schouppe bij de NMBS ?

Minister **Rik Daems** : Dat heeft er niets mee te maken. In dit geval krijgt men een normale opdeling in core-activiteiten uit het oude economiegedeelte, maar een volledig nieuwe ontwikkeling van het nieuwe economiegedeelte. Dat heeft karakterieel niets te maken met de verwezenlijkingen bij de NMBS. Dat is een heel ander proces. Daar heeft men eigenlijk niet met echte business units gewerkt. De NMBS heeft massaal NV'tjes met een aantal doelstellingen gecreëerd. Dat is mijn dossier niet. Ik heb daar wel een mening over, maar die ga ik nu niet geven.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : De business units bij De Post zullen ook een eigen leven leiden.

Minister **Rik Daems** : Niet noodzakelijk.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Ik denk het wel.
Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de verspreiding van informatiebladen via Distripost" (nr. 2204)

Question orale de M. Bart Laeremans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la diffusion de journaux d'information via Distripost" (n° 2204)

De heer **Bart Laeremans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 15 maart 2000 heb ik u over deze problematiek reeds uitvoerig ondervraagd. Ik vroeg u naar het onderscheid tussen,

enerzijds, gemeentebladen en, anderzijds, informatie- en reclamebladen en de gevolgen ervan voor de bedeling via de distributiediensten en De Post in het bijzonder, rekening houdend met de diverse zelfklevers op brievenbussen. U hebt toen in uw uitvoerig antwoord een perspectief geboden. U zou met de betrokken sector de zaak aansnijden en in de loop van de grote vakantie een regeling uitwerken. U hebt toen gesuggereerd begin juni de zaak opnieuw aan te snijden. Eind juni heb ik deze vraag opnieuw ingediend, hiermee ingaand op uw suggestie.

Mijnheer de minister, is er ondertussen enige evolutie waar te nemen ? Hebt u al enige duidelijkheid over de verkiezingstarieven die De Post bij de komende gemeente- en provincieraadsverkiezingen zal hanteren ?

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ten behoeve van het verslag kan ik u een nota van het BIPT van 30 mei aanbieden, die een eerste analyse van de betrokken problematiek bevat. Aan deze nota was een uitnodiging van 28 juni gehecht - dus in tempore non suspecto, want toen verbleef ik in het buitenland - voor een vergadering van 7 juli. Tussen beide data in hebben wij uit een zeer omvangrijke lijst de mogelijke organismen vastgelegd die in aanmerking komen voor een rondetafelgesprek om tijdens de vakantie de aangekondigde regeling te realiseren. De normale procedure werd dus gevolgd, zoals aangekondigd in deze commissie.

Zo kom ik tot uw vraag over de verkiezingstarieven. Op het ogenblik beschik ik over geen enkele aanwijzing dat de tarieven anders zouden zijn dan voordien, alhoewel ik dat absoluut niet uitsluit omdat binnenkort De Post nieuwe tarieven toepast. Het behoort dan ook tot de mogelijkheden dat specifieke tarieven worden gewijzigd.

Mijnheer de voorzitter, ik pleit in deze toch voor enige voorzichtigheid. Behoudens verandering zullen de systemen van de vorige verkiezingen gehanteerd blijven.

De heer **Bart Laeremans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik hoop dat de verkiezingstarieven de partijen met beperkte budgetten, die zich aan veel strengere reglementeringen moeten onderwerpen dan in het verleden het geval was, niet voor grote onaangename verrassingen plaatsen. Eventuele wijzigingen in de marge zijn nog aanvaardbaar, maar er mogen geen aanzienlijke prijsverhogingen plaatsvinden. Hier delen wij voor een keer hetzelfde belang. Wij zullen ons er zoveel mogelijk tegen verzetten. Ik hoop dat terzake het gezond verstand zal zegevieren.

Mijnheer de minister, in het kader van het overleg over de uniformisering van de problematiek van de zelfklevers hoop ik dat u zo snel mogelijk succes zult boeken. Ik hoop zo snel mogelijk informatie van u te mogen krijgen. Wij staan voor een periode van enkele maanden zonder

Bart Laeremans

parlementaire discussie en debat. Misschien komt deze commissie zelfs niet meer bijeen vóór de gemeenteraadsverkiezingen. Toch zou het nuttig zijn zowel de commissieleden als het parlement van eventuele resultaten zo snel mogelijk op de hoogte te brengen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

- Voorzitter : de heer **Lode Vanoost**

Mondelinge vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de promotie-opdracht voor het nieuwe gerechtsgebouw te Antwerpen" (nr. 2292)

Question orale de M. Servais Verherstraeten au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le marché de promotion concernant le nouveau palais de justice anversoïse" (n° 2292)

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is niet gebruikelijk dat een parlamentslid vragen stelt in verband met een aanbesteding. Wat de algemene principes betreft, zullen wij het er allen over eens zijn dat wanneer een overheidsinstelling bouwwerken laat uitvoeren, kwaliteit dient te worden geleverd. Het dient te gebeuren aan de meest concurrentiële en zo goedkoop mogelijke prijs. De aanbesteding moet dan ook niet alleen rechtmatig verlopen, ook eerlijke concurrentie moet ten volle worden nagestreefd.

Dit is een noodzakelijke voorwaarde om aan de twee eerst genoemde voorwaarden te voldoen.

Met betrekking tot de promotieopdracht van het nieuw gerechtsgebouw in Antwerpen, vragen sommige gegadigden zich af of wegens de keuzes en opties die tot op heden genomen zijn de problematiek van de totale concurrentie, het totaal vrije aanbod en de voldoende termijn, wel ten volle kunnen spelen. Het aantal kandidaten dat zich aanbiedt zou gering kunnen zijn, wat negatieve consequenties kan hebben op de prijs.

De aanbesteding is op 23 mei gepubliceerd. Men kon schriftelijke vragen stellen tot 14 juni. Op 22 juni was er een verplichte infosessie waarop antwoorden werden verstrekt. 15 dagen na de verplichte infosessie, waarop toch noodzakelijke informatie kon worden vergaard, moet de opdracht ten laatste worden ingediend. Het beperkt aantal dagen tussen de infosessie en de indiening is voor

sommige kandidaten vrij kort. De bouwfysische kant van de zaak is geen probleem, maar wel de financiering. De keuzes die de regie heeft gemaakt, vergen toch grondige analyses van kredietrisico's.

Mijnheer de minister, enkele gegadigde aannemers hebben u gevraagd om de indieningstermijn uit te stellen. Zij hebben 15 dagen en de overheid beschikt over 180 dagen. Het gaat hier toch over een zeer groot werk dat verschillende miljarden frank zal opslorpen. Bovendien vergt deze nieuwe aanbestedingsvorm, wat de creditering betreft, bijzonder onderzoek. De keuzes laten slechts één optie open en geen varianten. Er is u blijkbaar ook gevraagd of er terzake varianten mogelijk zijn.

Mijnheer de minister, wij staan nu twee dagen voor de indiening. Kan hier nog van afgeweken worden teneinde de concurrentie ruimer te laten spelen ?

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, zoals de heer Verherstraeten het zelf zegt, zijn het zeer specifieke vragen. Het gaat over een aanbestedingsdossier waarbij ik mijn antwoorden moet wegen. Ik wil niet dat een antwoord in de Handelingen van het parlement in bepaalde procedures aangegrepen kan worden. Daarom zal ik u uitzonderlijk een letterlijk te nemen antwoord overhandigen. Ik zal enkele elementen ervan aanhalen.

Ten eerste, is het niet mogelijk om de datum nog te verschuiven. We zitten nu eenmaal in een vaste procedure. De reglementering op de overheidsopdrachten voorziet in een aantal publicatietermijnen. Deze termijnen werden gerespecteerd. Bovendien zou een uitstel van de aanbestedingsdatum de in bestek opgelegde planning op de helling zetten. Zo zouden we terecht kunnen komen in een steekgevecht tussen mensen die al dan niet oordelen dat ze in aanmerking mogen of kunnen komen. Iedereen is gelijk voor de wet en iedereen moet aan dezelfde regels voldoen. Het is geen argument om de termijn te wijzigen omdat één iemand minder agiel of abiel is om op de aanbesteding in te gaan.

Ten tweede, vraagt u mij of de financieringsgarantie gebruikelijk is bij bedragen die nog niet vastliggen. Dit gebeurt niet altijd, maar het is evenmin uitzonderlijk. In dit specifiek dossier is het bovendien noodzakelijk omdat de studie nog niet beëindigd kon zijn op het ogenblik dat men de procedure voor de aanstelling van een promotor moest aanvatten. Dat is een kwestie van timing. Ik herhaal, dit is niet gebruikelijk, maar er zijn nog dossiers waarin dit voorkomt. We werken met stelposten die men kan aanpassen aan reële posten.

Ten derde, is er een bereidheid om aan de inschrijvers de mogelijkheid te geven om alternatieve varianten en suggesties uit te werken ? In artikel 114 en 115 van dit bijzonder bestek wordt uitdrukkelijk gesteld dat het indienen van vrije varianten niet is toegelaten.

Rik Daems

Er kan niet van de bepalingen van een dergelijk bestek worden afgeweken omdat er een publicatie is. Dit is zo stringent omdat het een project betreft dat, mijns inziens, een grote artistieke meerwaarde kan hebben. Men heeft dan niet de ruimte om verschillende varianten uit te werken omdat men naast de klassieke bouwfysische en gebruiksvriendelijke aspecten ook met de esthetische aspecten rekening moet houden. Ik heb reeds herhaaldelijk in de commissie aangehaald dat men voor hetzelfde geld iets moois kan bouwen dat ook aanzien geeft, ook in het buitenland. Dat is hier zeker het geval. Vandaar dat we enerzijds vrij stringent met de reglementering rekening moeten houden en anderzijds de ruimte tot variatie in dit specifieke geval hebben beperkt.

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : Mijnheer de minister, uw antwoord verrast mij uiteraard niet. Ik zou graag een kopie van het schriftelijk antwoord, dat u aan de administratie bezorgt, willen ontvangen.

U bent uiteraard door de spelregels gebonden die door de Regie der Gebouwen zelf in haar lastenboek werden opgelegd. Het doet mij genoeg dat u erkent dat deze spelregels zeer stringent zijn en als reden daarvoor geeft u de artistieke motivatie op. Mijnheer de minister, ik kan dat aannemen maar ik vraag mij toch af of deze louter artistieke criteria tot dergelijke strikte termijngebonden bepalingen moeten leiden, vooral omdat we met een nieuwe aanbestedingsvorm in een zeer belangrijk dossier te maken hebben dat veel financiële specificaties vraagt. Het gevolg van dit stringente karakter zou, los van het artistieke karakter, tot gevolg kunnen hebben dat u minder kandidaten hebt dan aanvankelijk voorzien waardoor de prijs flink zou kunnen tegenvallen. Dat zou ik samen met u betreuren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Question orale de M. Jacques Chabot au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les annonces à caractère sexuel dans les toutes-boîtes" (n° 2295)

Mondelinge vraag van de heer Jacques Chabot aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de erotische aankondigingen in huis-aan-huisbladen" (nr. 2295)

M. **Jacques Chabot** (PS) : Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, si aucune législation ne concerne spécifiquement les annonces à caractère sexuel paraissant dans les toutes-boîtes, le parlement a néanmoins voté, le 27 mars 1995, une loi sanctionnant la publicité pour des services à caractère sexuel fournis par les télécommunications et adressés aux mineurs.

Très clairement, la loi interdit de diffuser de telles publicités. Cependant, la législation en la matière est sujette à interprétation, ce qu'une simple consultation des toutes-boîtes tend à attester.

Toujours afin de prévenir au maximum l'utilisation de telles lignes par les mineurs, les abonnés au téléphone peuvent faire bloquer l'accès aux lignes 077. Cela permet en outre d'éviter de mauvaises surprises à la réception de la facture.

Cela étant, certaines annonces proposent aujourd'hui aux femmes de composer des numéros gratuits 0800 pour accéder à de tels services. Dans ce cas, l'accès de mineurs à ces lignes téléphoniques devient possible puisqu'il peut se faire sans supplément de facturation et sans que les parents soient informés de l'utilisation de ces lignes par leurs enfants.

Nous ne contestons pas l'existence de ces services pour les adultes, chacun étant libre de définir son comportement en cette matière. Par contre, les mineurs doivent faire l'objet d'une protection particulière en ce qui concerne l'utilisation de ces lignes.

Dès lors, n'y aurait-il pas lieu d'attribuer à de tels services des numéros identifiables, fussent-ils précédés du préfixe 0800, de sorte que leur accès puisse être bloqué à la demande des clients, comme c'est le cas pour les numéros 077 ? Ne serait-il pas également opportun de procéder à une évaluation de la législation en cette matière et de son efficacité ? Il ne s'agit pour nous, en aucune façon, de développer une vision conservatrice des choses, mais bien de faire la différence entre les mineurs et les adultes responsables et de nous assurer que la protection des premiers est correctement assurée.

M. **Rik Daems**, ministre : Monsieur le président, chers collègues, je suis heureux que vous posiez cette question. Il s'agit d'un problème potentiel puisqu'il apparaît en effet que certains types de services d'information soient accessibles via d'autres numéros que les 077.

Pour la bonne compréhension de tous, il faut rappeler que les 077 sont essentiellement utilisés pour des services à orientation érotique. Néanmoins, ces numéros sont aussi utilisés par des services de rencontres par téléphone. C'est ce dont il est question aujourd'hui. Ce sont ces derniers services qui veulent faire usage des 0800.

Des enquêtes dans le "secteur", si je puis m'exprimer ainsi, montrent que ce sont essentiellement des hommes qui font usage de ce type de service. Le succès de ces services dépend essentiellement de la capacité à attirer des clients de l'autre sexe. Sinon, où se situeraient les

Rik Daems

rencontres, hormis pour des lignes spécifiques destinées à des personnes du même sexe ? C'est la raison pour laquelle certains services de rencontres veulent offrir à leur clientèle la possibilité d'appeler via un numéro gratuit.

Je partage tout à fait le souci de M. Chabot d'éviter que des mineurs aient accès trop facilement à ce type de service. J'ai demandé à l'IBPT d'étudier la problématique, en ce inclus la possibilité de rendre ces numéros identifiants, tel que vous l'avez mentionné, sans que je prenne position en ce moment. Il faut en effet examiner à la fois le point de vue technique et le point de vue moral. Jusqu'où faut-il aller ? Nous n'allons pas nous permettre de juger les préférences sexuelles des gens.

Là où je vous soutiens, c'est qu'il faut éviter en effet que des services accessibles à des adultes dans leur libre choix ne le deviennent aussi pour des enfants. Pour cette raison, j'ai demandé à l'IBPT d'effectuer cette étude. Dès que j'en connaîtrai les résultats, je vous les communiquerai. S'il y a lieu d'en débattre à nouveau, nous n'y manquerons pas. En effet, il conviendrait de déterminer ensemble la voie à suivre en ce qui concerne ce type de service et les numéros qui s'y rapportent.

M. Jacques Chabot (PS) : Monsieur le président, je remercie le ministre de proposer cette démarche.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de tweede spoorontsluiting en meer bepaald de mogelijke aansluiting van de nieuwe spoorlijn op lijn 15" (nr. 2242)

Question orale de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le deuxième accès ferroviaire et, plus particulièrement, le possible raccordement de la nouvelle ligne ferroviaire à la ligne 15" (n° 2242)

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik zal het kort houden. Ik heb een duidelijke vraag en hoop er ook een duidelijk antwoord op te krijgen in het belang van de mensen van de betrokken wijk, waar ik ook woon, in Lier.

De Vlaamse regering nam enkele weken geleden de beslissing omtrent de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven. De beslissing is wat ze is en het is hier niet de plaats noch het moment om daarover te debatteren.

Wat wel tot onze bevoegdheid behoort is het feit dat de NMBS van de tweede spoortoegang zou kunnen gebruikmaken om de aansluiting te verzekeren op lijn 15 naar Herentals, om zo aan te sluiten op de IJzeren Rijn.

In het technisch dossier dat aan de Vlaamse regering werd voorgesteld staat expliciet en ik citeer : "De NMBS is momenteel geen vragende partij voor een dergelijke aansluiting omdat een nieuwe tweede spoorontsluiting capaciteitsruimte zal scheppen op de lijn 15". Wat verder in het dossier lezen we : "Nochtans wordt voorgesteld om de aansluiting van de nieuwe spoorlijn op lijn 15, ter hoogte van de wijk Kloosterheide ruimtelijk te reserveren in het op te stellen Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan, zodat een eventuele toekomstige aansluiting mogelijk wordt".

Mevrouw de minister, geruchten doen niet enkel de ronde onder de bevolking, maar ook bij het stadsbestuur. Het lijkt mij niet onlogisch dat u die geruchten uit de wereld kunt helpen indien u ons enige zekerheid zou kunnen geven omtrent het te volgen tracé.

Trouwens, de Lierenaars kunnen op het stadsbestuur momenteel terecht om de plannen in te kijken van de tweede spoortoegang. Op die plannen is te zien dat ook de reserveringsstrook vermeld staat van de bocht van Kloosterheide op lijn 15.

Mevrouw de minister, ik zou graag vernemen wat de plannen zijn van de NMBS. Wat wordt bedoeld met "momenteel is de NMBS geen vragende partij" ? Betekent dit dat we over enkele jaren mogen verwachten dat die zogenaamde bocht er toch zou komen of wordt dit scenario compleet verlaten ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Mortelmans, bij de opmaak van de eerste voorontwerpen bleek de verbinding tussen de nieuwe tweede havenontsluiting en de lijn 15, ter hoogte van wijk Kloosterheide erg problematisch.

Enerzijds was de NMBS van oordeel dat deze verbindingsbocht op zich, het dossier van de tweede havenontsluiting niet mocht hypothekeren en verklaarde dan ook dat deze verbinding op korte termijn niet noodzakelijk was.

Anderzijds is het duidelijk dat deze verbinding een duidelijke meerwaarde betekent voor de samenhang en de flexibiliteit in het gebruik van de infrastructuur, en meer in het bijzonder de ontsluiting van de haven van Antwerpen via de IJzeren Rijn, kwalitatief verbeterd.

Daarenboven is voor het tracé voor de tweede havenontsluiting een meer westelijk gelegen tracé uitgewerkt dat ook de hinder van de verbindingsbocht met de lijn 15 voor de omgeving aanzienlijk vermindert.

Isabelle Durant

De NMBS is derhalve voorstander van deze verbindings-bocht indien een haalbaar geachte oplossing mogelijk is en bijgevolg het globaal dossier van de tweede haven-ontsluiting hierdoor niet in het gedrang wordt gebracht. Ik hoop dat de tweede spoortoeegang het vervoer voldoende zal absorberen en deze verbinding niet nodig zal zijn.

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mevrouw de minister, dit is het antwoord dat ik had verwacht.

Momenteel is de verbinding natuurlijk niet noodzakelijk, maar ik had graag dat daaraan een termijn werd verbonden. U begrijpt toch dat de mensen die daar in de buurt wonen hebben en daar 15, 20, 30 jaar leven, graag zouden weten waar zij aan toe zijn, ook in kader van de onteigeningen.

Ik had graag een termijn geweten. Gaat het over 5 jaar, 10 jaar ? Er wordt gesproken over 40 jaar. Ik had dit graag explicieter vernomen.

Het wordt alleszins niet uitgesloten. Dat mag ik toch uit het antwoord opmaken ?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Question orale de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réalisation d'une route de contournement à Spa" (n° 2234)

Mondelinge vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van een ringweg te Spa" (nr. 2234)

M. **André Frédéric** (PS) : Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, je reviendrai sur un sujet qui est particulièrement important et quasiment vital pour l'arrondissement de Verviers. Ce dossier revient régulièrement à la surface, comme le monstre du Loch Ness, depuis plus de 20 ans. Il a trait à l'évacuation de l'important charroi d'une entreprise bien connue, à savoir Spa Monopole.

Depuis plusieurs années, des études ont été commandées, dont une au GERIA. Celle-ci est arrivée à la conclusion que la solution résidait dans le contournement de la ville thermale de Spa en empruntant le tracé routier dit "Noirhomme".

Si je vous interroge aujourd'hui, c'est pour deux raisons. La première, c'est que vous avez annoncé à Spa, en compagnie du ministre régional wallon chargé de la Mobilité, M. José Daras, la réalisation d'une étude en vue d'élaborer un plan communal de mobilité. Les premières conclusions de cette étude commandée par la Région

wallonne seraient déjà connues. C'est en tout cas ce que j'ai appris lors d'une conférence organisée par Ecolo la semaine dernière à Spa, et à laquelle participait M. Daras. Pourriez-vous nous en donner la teneur ?

La deuxième raison, c'est que depuis de nombreuses années, un certain nombre de forces vives de l'arrondissement de Verviers se sont montrées favorables à la réalisation d'une route de contournement. Comme vous le savez, nous sommes en pleine revitalisation de Spa en tant que ville thermale. Plusieurs familles politiques soutiennent ce projet. Le ministre wallon, M. Foret, a d'ailleurs annoncé qu'il inscrirait cette route au plan de secteur de Verviers-Eupen. Mais à côté de cela, certaines voix défendent une évacuation par le rail. Jusqu'à présent, cette solution ne semblait pas intéresser ni la SNCB ni Spa Monopole. Dès lors, j'aimerais savoir si vous avez entretenu des contacts avec la SNCB. Celle-ci serait-elle disposée à effectuer une nouvelle étude de faisabilité concernant l'évacuation du charroi par le rail ?

Mes deux questions sont donc simples :

1. Avez-vous des nouvelles au sujet de l'enquête que vous et votre collègue du gouvernement wallon avez annoncée ?
2. Entretenez-vous des contacts avec la SNCB et quelles sont les réponses qui vous sont adressées ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, chers collègues, je rappelle que les études dont question, par ailleurs du ressort de la Région wallonne, ont été lancées comme prévu. L'une a trait à la mobilité considérée globalement et donc s'inscrit dans le cadre du développement de la ville de Spa. L'autre, à caractère plutôt technico-commercial, est relative au transfert de la route vers le rail, dans le cadre de l'évacuation des produits de Spa Monopole.

Si ces études sont toutes deux entreprises à l'initiative de la Région, il n'en demeure pas moins que mon cabinet y est associé. Alors que la SNCB est particulièrement associée à la première, une filiale de la SNCB est davantage associée à la seconde.

La première étude portant sur la mobilité globale dans le cadre du développement de Spa s'inscrit dans un objectif visant à cerner l'ensemble du problème de mobilité autour de la ville. La volonté des acteurs tant locaux et régionaux que politiques et administratifs est de rendre le centre ville plus convivial par une réduction du trafic de transit et donc celui de Spa Monopole. Le travail est en cours. Le diagnostic est établi et pas plus tard que lundi dernier, un accord de principe est intervenu sur les objectifs de mobilité à Spa. Un schéma de déplacement sera donc présenté en septembre. Une réunion publique d'information est également prévue.

Isabelle Durant

La seconde étude, d'ordre plus technico-commercial, recherche la solution précise à l'évacuation des produits industriels de Spa Monopole. Le 30 juin dernier, les premières conclusions ont été présentées à Spa Monopole, en vue de montrer la faisabilité tant technique que commerciale de l'utilisation du rail. Le producteur, en l'occurrence Spa, semble d'ailleurs montrer un intérêt pour les formules axées sur le développement, mais les travaux ne sont pas terminés.

Voilà où en est l'état d'avancement de ces deux études.

M. André Frédéric (PS) : Madame la ministre, selon moi, ce dossier est en suspens depuis de trop nombreuses années. Il importe d'être conscient de l'urgence de trouver une solution à ce problème crucial, car le cœur de cette ville accueille un projet de redéploiement thermal, dénommé Aqualiss, mis en chantier grâce à un investissement privé/public de l'ordre d'un milliard. Il est donc essentiel de trouver une solution, d'autant plus que des problèmes internes à Spa ont engendré un déplacement du charroi vers les villages, ce qui est totalement inacceptable.

Personnellement, je ne suis pas opposé à la réalisation d'études, mais je demande qu'une pression soit exercée, de manière que celles-ci aboutissent à des solutions concrètes, acceptables pour l'ensemble des parties, sans faire d'intégrisme en la matière, pour parvenir à concrétiser un projet qui, je le rappelle, m'a permis de commencer ma vie politique, il y a 20 ans. C'est vous dire si ce dossier régresse plus qu'il n'avance et des études, j'en ai vu beaucoup ! Donc, si je me réjouis de voir la suivante, j'espère surtout qu'elle aboutira à des conclusions acceptables et je vous demanderai d'user de votre influence pour faire en sorte que celle-ci évolue favorablement et nous livre ses conclusions très rapidement. Elles ne doivent pas l'être obligatoirement pour septembre, elles peuvent aussi être déposées après le 8 octobre, mais je tiens, au nom de ma région, à attirer votre attention sur ce problème.

Mme Isabelle Durant, ministre : Au-delà de l'échéance du 8 octobre, je voudrais préciser que si ce dossier a évolué parallèlement à la carrière politique de l'honorable membre, j'ose espérer que les conclusions me parviendront avant la fin de mon mandat.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de concrete uitwerking van de maatregel die het voor 65-plussers mogelijk moet maken om voor vijftig frank gelijk welk traject in België met de trein af te leggen" (nr. 2250)

Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'élaboration concrète de la mesure permettant aux plus de 65 ans de parcourir en train n'importe quel trajet en Belgique moyennant le paiement de cinquante francs" (n° 2250)

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, u hebt met de NMBS een tweede bijvoegsel bij het tweede beheerscontract onderhandeld. Hierin werd een tariefmaatregel voorgesteld waardoor het voor 65-plussers mogelijk zou zijn om veel goedkoper met de trein te rijden. Tegenover het publiek werd steeds gezegd dat men voor vijftig frank gelijk welk traject zou kunnen afleggen. Na het indienen van mijn vraag, heb ik zelf de kans gehad om ook de kleine lettertjes in het Staatsblad na te lezen. Ik heb het wel driemaal moeten lezen voor ik de juiste draagwijdte begreep. Dat maakt mijn vraag misschien een beetje overbodig, maar ik wil er toch de aandacht op vestigen dat er in de communicatie een pijnlijk misverstand geweest is.

Daarom wil ik toch nog vragen of er geen oplossing mogelijk zou zijn opdat iedereen voor vijftig frank met de trein zou kunnen reizen, en niet verplicht zou zijn honderd frank te betalen voor een reis heen-en-terug. Het lijkt een detail, maar niet voor mensen die enkele keren blijven overnachten, of die 's morgens van Gent naar Brussel reizen, daarna naar Antwerpen en 's avonds terug naar Gent. Ook voor mensen die met de trein bij hun kinderen op bezoek gaan en 's avonds met de auto worden teruggevoerd, of voor mensen die ergens met de trein naartoe rijden om naar huis te fietsen, is het onder de huidige toepassing onmogelijk om van die gunstmaatregel gebruik te maken. Vandaar mijn vraag of het nog mogelijk zou zijn om er een mouw aan te passen.

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, collega's, zoals bepaald in bijlage 11bis van het tweede bijvoegsel, wordt het voordeeltarief voor senioren van meer dan 65 jaar uitsluitend toegekend onder de vorm van een heen-en-terugbiljet. Dit biljet wordt verkocht tegen de prijs van honderd Belgische frank, wat overeenkomt met vijftig frank per enkele rit. Ik begrijp dat mensen die naar het station gaan, verrast zijn dat ze honderd frank moeten betalen, terwijl ze in de krant hebben gelezen dat de prijs vijftig frank bedraagt. Dit is echter een verkeerde interpretatie door de kranten. De teksten zijn wel duidelijk. Het is onmogelijk de discussie over dit dossier op dit ogenblik ter hernenen.

Volgens mij heeft de NMBS ook nooit meegedeeld dat het mogelijk zou zijn een treinkaartje voor een heen-en-terugreis te kopen voor vijftig frank. Wij spreken reeds gedurende vele maanden over dit dossier. Toch bestond er verwarring in de pers, hoewel ik geen probleem heb

Isabelle Durant

met journalisten. Misschien hebben zij geschreven dat het vijftig frank zou zijn, maar het gaat wel degelijk over honderd frank. De biljetten, aan vijftig frank per rit, moeten wel samen worden gekocht.

Ik verontschuldig mij tegenover de mensen die onaangenaam verrast werden in het station, maar zo werd het beslist tijdens de onderhandelingen tussen de Staat en de NMBS in het kader van het tweede bijvoegsel.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mevrouw de minister, ik kan mij inbeelden dat het niet kan dat spoorbiljetten ter beschikking worden gesteld waarvan de administratieve kosten om ze aan te maken misschien hoger liggen dan de prijs van de biljetten zelf. Zou het echter niet mogelijk zijn voor de NMBS om een tienrittenkaart aan vijfhonderd frank op de markt te brengen ? Daarvan zouden de reizigers dan kunnen gebruikmaken wanneer ze willen. Dagelijks zie ik op de trein ambtenaren die de datum invullen waarop ze van hun biljet gebruikmaken. Op die manier kan ook een besparing worden gerealiseerd op administratief vlak en voor de klanten een meer gebruiksvriendelijk systeem worden gecreëerd.

Ik begrijp dat het niet meer uw bevoegdheid is op dat gebied meer van de NMBS te eisen dan wat werd overeengekomen in het beheerscontract. Dus moet de NMBS erover nadenken hoe het systeem op de meest soepele manier aan de gepensioneerden kan worden aangeboden.

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 "l'état d'avancement des études relatives à la mise à quatre voies du tronçon Bruxelles-Nivelles" (n° 2255)

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken van de studies over de ontubbeling van de spoorlijn Brussel-Nijvel" (nr. 2255)

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, fin 1998, le conseil d'administration de la SNCB décidait de réaliser des études techniques pour la mise à quatre voies de la ligne Bruxelles-Nivelles, ainsi que de la ligne Bruxelles-Ottignies.

Nous avons déjà eu l'occasion de vous interroger à ce sujet et vous nous aviez dit être arrivés au stade de l'étude des relevés aériens. Ces relevés aériens, me dit-on, ont bien eu lieu; pourtant, il n'était pas nécessaire de les refaire puisque la Région wallonne les avait déjà

faits et qu'ils existaient au gouvernement wallon : se servir du disponible aurait pu constituer une économie pour tout le monde. Les relevés aériens ont donc été refaits; pourtant, à ce jour, nous ne voyons toujours aucune trace d'une troisième ou quatrième voie disponible actuellement.

Ma question est simple : pourriez-vous me faire savoir quels sont les moyens, en termes de personnel, mis à la disposition de la SNCB pour réaliser l'étude de la mise à trois ou quatre voies de la ligne 124 - puisque les relevés aériens sont terminés - et dans quels délais les demandes de permis seront-elles introduites par la SNCB auprès des trois régions ?

Mme Isabelle Durant, ministre : Monsieur le président, chers collègues, d'abord, en ce qui concerne le tronçon 161 Bruxelles-Ottignies, les plans terriers avec intégration des troisième et quatrième voies sont en voie d'achèvement; les études plus fines relatives aux ponts, murs de soutènement, bâtiments doivent encore être réalisées. Pour ce dossier, la SNCB a prévu le calendrier suivant : l'introduction des demandes de permis auprès des trois régions est programmée pour la fin de cette année.

En ce qui concerne la ligne 124 Bruxelles-Nivelles, les photos aériennes sont effectivement réalisées mais la restitution photogrammétrique n'a pas encore été rendue par l'entreprise adjudicataire; dès lors, la SNCB espère disposer de ces plans terriers pour le mois d'août 2000, donc tout prochainement. Les demandes de permis devront alors être introduites auprès des trois régions pour juin 2001.

Quant à votre demande concernant les moyens en personnel, je ne puis vous répondre : je crois que votre question n'y faisait pas référence et la SNCB ne m'a pas encore fourni la réponse. Je pourrai vous la transmettre prochainement.

Voilà les mois d'échéance des dépôts selon la SNCB, en fonction de l'état d'avancement des études en question.

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Je vous remercie, madame la ministre, vos réponses étaient précises.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Questions orales jointes de MM. Jean-Pierre Grafé et Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la capacité financière des transporteurs routiers" (n°s 2253 et 2298)

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Jean-Pierre Grafé en Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiële capaciteit van de vervoerders" (nrs. 2253 en 2298)

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, je reviens à une question que je vous avais déjà posée au sujet de la réglementation concernant la capacité financière des transporteurs routiers, en vue de les mettre en concordance avec la directive européenne du 1er octobre 1998.

Dans le cadre du nouveau projet d'arrêté royal que vous concoctez, il serait question d'élargir la portée du cautionnement à certains fournisseurs de biens et de services, alors que cette extension de la caution est sans logique économique valable et qu'elle est de plus en contradiction avec toute la jurisprudence qui s'est développée ces dernières années, concrétisée par quatre arrêts consécutifs, dans le même sens, prononcés par la Cour de cassation.

En effet, cette mesure revient, si vous suivons votre projet, à donner un privilège exorbitant et anormal à une catégorie de personnes : les fournisseurs, au détriment d'une protection normale des sous-traitants ou des clients.

En voulant organiser un système aussi pénalisant, voulez-vous décourager plus encore les jeunes et les petites PME à se lancer dans le transport de choses par route ? En effet, par semblable procédure, vous augmentez les risques de faillites en cascade. Quelle motivation avez-vous pour accroître encore la pénalisation d'un secteur dont vous avez la responsabilité ministérielle ?

Je dois vous préciser que l'analyse de la réglementation en vigueur dans les autres pays de l'UE amène à la constatation que la Belgique est le seul pays exigeant un cautionnement, au sens strict du mot. Seule la Belgique a un cautionnement obligatoire. L'élargissement du cautionnement que vous voulez étendre à certains fournisseurs du transporteur, tel qu'imaginé dans votre projet d'arrêté royal, donne encore à la Belgique une position plus extrême par rapport à tous les Etats membres.

- **Président : M. Hugo Philtjens**

Monsieur le président, je pense que le plus sage et le plus raisonnable serait de demander l'avis de la commission du Droit commercial et du droit économique de notre parlement qui se penche actuellement sur deux propositions de loi traitant du même sujet : des sous-traitants et des privilèges, l'une de M. Moriau et l'autre de M. De Clerck. Depuis cinq ou six mois, les membres de cette commission travaillent sérieusement, comme des techniciens. Ils ont entendu les professeurs des universités

belges - de Gand et de Liège -, les juristes, les bâtonniers s'occupant plus spécialement du droit commercial qui, tous, ont crié le holà si l'on voulait toucher à l'ordre des privilèges, notamment sur les cautions.

Le ministre des Finances, M. Reynders, nous a envoyé son chef de cabinet tirer une sonnette d'alarme. La ministre de la Santé publique, responsable de l'ONSS, nous a dit que nous étions en train de perturber l'ensemble des équilibres des cautions et des garanties. Et vous, madame la ministre, vous arrivez avec un arrêté royal, préparé, je suppose, par votre administration, qui perturbe à lui tout seul une législation et des arrêts de la Cour de cassation ! Je crois que le mieux serait de ne pas poursuivre cette improvisation, très sympathique mais catastrophique, et qu'il serait sage d'entendre l'avis d'experts réunis à la commission du Droit commercial et du droit économique de notre parlement.

De heer Karel Van Hoorebeke (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik sluit mij aan bij de problematiek en de vragen die de heer Grafé heeft gesteld. Mevrouw de minister, u kent de problematiek. Ik wens u desondanks nog enkele bijkomende vragen te stellen.

Een eerste punt behelst het aspect van de urgentie. De urgentie wordt ingeroepen om het overleg tussen de verschillende actoren die bij deze materie betrokken zijn vandaag stop te zetten. Zijn er redenen genoeg om deze beslissing te verantwoorden ?

Ten tweede, bent u er zich van bewust dat grote geïnstitutionaliseerde schuldeisers, zoals de brandstofleveranciers, tankkaartmaatschappijen en leveranciers van voertuigen perfect georganiseerd zijn om zeer snel te ageren bij niet-betaling ? In het verleden eisten zij de volledige borgtocht op, nog vooraleer klanten en onderaannemers een beroep konden doen op de borgstelling.

Ten derde, bent u zich bewust van het feit dat de uitbreiding van de draagwijdte van de borgtocht neerkomt op een blanco cheque aan de vervoersondernemers en geenszins bijdraagt tot de sanering van de markt ?

Ten vierde, beschouwt u het behorende tot de verantwoordelijkheid van de banken en de verzekeringen om de markt van de vervoerders te saneren en aldus de taak van de overheid over te nemen ?

Mijnheer de voorzitter, ziehier de vragen die ik aan het debat wenste toe te voegen. De heer Grafé verwoordde de bezorgdheid die zowel in het Franstalig als in het Nederlandstalig landsgedeelte omtrent deze problematiek op hetzelfde niveau heerst.

Mme Isabelle Durant, ministre : Monsieur le président, chers collègues, je ne reviendrai pas sur l'ensemble du dossier. Néanmoins, on sait que c'est une loi du 3 mai

Isabelle Durant

1999 relative au transport de choses qui a institué le principe de cette caution. Une directive européenne précise les conditions d'accès à la profession, notamment une capacité financière suffisante. Comment peut-on en fournir la preuve ? Par divers moyens dont le cautionnement.

Nous avons introduit le cautionnement en mai 1999 dans le cadre d'une loi relative au transport de choses.

En ce qui concerne les arrêtés en cours d'élaboration, s'il n'y a pas eu concertation affinée, une réunion a toutefois été organisée avec les représentants des transporteurs et les acteurs du monde bancaire et de l'assurance.

La discussion a porté sur deux points, notamment sur le rôle de la caution. Le monde bancaire a une vue assez restrictive, ce qui lui permet d'intervenir le moins possible. Les transporteurs, quant à eux, demandent que le champ d'application de la caution soit le plus large possible, ce qui permet de mieux valoriser leur crédibilité financière. La solution se trouve donc dans une voie médiane qui reprend les dettes résultant de la fourniture à l'entreprise de tout bien matériel et de services destinés spécifiquement à l'activité de transport, résultant de contrats de transport conclus par l'entreprise (sous-traitance et autres) et de redevances (droits de timbre, etc.).

Le montant de la caution - transposition stricte de la directive européenne - s'élève à 363 059 francs ou 9 000 euros pour le premier véhicule et 201 700 francs ou 5 000 euros pour les suivants.

Le système prévoit une caution solidaire. En d'autres termes, le transporteur s'adresse à un établissement de crédit, une entreprise d'assurance ou une société de cautionnement qui immobilise la somme et ne réclame à l'entrepreneur que le coût de cette immobilisation, soit un pourcentage du montant de 363 059 ou 201 700 francs.

Voilà pour les rappels concernant l'historique du dossier.

Je peux également confirmer que ce projet d'arrêté prévoit que ce cautionnement sera affecté à la garantie des dettes de ces transporteurs pour autant qu'elles résultent notamment de la fourniture de biens matériels, de services ou de l'exécution des activités de transport.

Si l'on se reporte à l'arrêt de la Cour de justice européenne du 20 octobre 1993 et à la conclusion de l'avocat général Van Gerven, il ressort que la prescription de l'obligation d'un cautionnement doit être garantie pour la mise en route et la bonne gestion d'une entreprise de transport.

Une interprétation trop restrictive de la portée du cautionnement, limitée aux donneurs d'ordre et aux sous-traitants, serait donc contraire à la ratio legis du cautionnement imposé, à savoir la capacité financière effective du transporteur.

Il faudrait éviter de mélanger, d'une part, les conditions d'autorisation qui concernent l'exécution d'une activité de transport réglementaire et, d'autre part, les dettes de l'entreprise qui découlent de la profession d'entrepreneur de transport routier de marchandises.

Ce concept de "dettes" de l'entreprise est plus large que le seul acte de commerce.

Dès lors, nous avons opté pour un moyen terme, à savoir non une interprétation limitée - uniquement sous-traitants et usagers, d'autant plus que ces derniers sont souvent déjà bien protégés par les polices d'assurance des marchandises et conventions diverses souscrites par les transporteurs professionnels -, mais plutôt une interprétation que je qualifierais de restrictive, à savoir usagers, sous-traitants et certaines dettes de transport, à l'exclusion explicite des dettes résultant de toute opération de financement de location et de location-financement.

Wat de specifieke vragen van de heer Van Hoorebeke betreft, heb ik herhaaldelijk de gelegenheid gehad om het standpunt van de banken en de verzekeraars betreffende de aanwending van de borgtocht voor de toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg te onderzoeken. Ik heb dus met kennis van zaken besloten om de discussie over de ontwerpen van koninklijk en ministerieel besluit inzake het vervoer van goederen over de weg te beëindigen. Enerzijds is het niet opportuun om terug te komen op het principe van de borgtocht als bewijs van betrouwbaarheid van de onderneming voor goederenvervoer over de weg. Dit principe werd vastgelegd door artikel 13 van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van goederen over de weg. Anderzijds meen ik dat de borgtocht een effectieve voorwaarde voor toegang tot het beroep moet blijven. Ik wil vermijden dat de borgtocht wordt uitgehold tot een administratieve formaliteit die de solvabiliteit van de vervoersonderneming niet meer kan waarborgen.

Volledigheidshalve en voor alle duidelijkheid wens ik de heer Van Hoorebeke nog te wijzen op het feit dat na de vergadering van juni op mijn kabinet er een eenzijdig schrijven is geweest van een van de partners van het overleg dat verwees naar een mogelijke consensus. De vervoersector werd hierover telefonisch geraadpleegd door mijn kabinet en heeft bevestigd dat er geen sprake is van een mogelijke consensus en dat voor hen prioriteit moet worden gegeven aan het in werking treden van de uitvoeringsbesluiten. Door de mogelijke aanwending van

Isabelle Durant

de borgtocht duidelijker te omschrijven wordt rechtsonzekerheid weggenomen. De ontwerpen van besluit moeten nog voor advies worden voorgelegd aan de Raad van State. Dat is een belangrijk element.

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

L'avis du Conseil d'Etat sera donc intéressant. Et même si la commission de ce parlement qui s'occupe des questions de droit commercial s'attelle actuellement à cette tâche, je ne doute pas que l'avis du Conseil d'Etat constituera un élément important de contrôle sur l'opportunité législative des arrêtés qui sont aujourd'hui en préparation.

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Madame la ministre, ma réplique se composera de cinq brèves remarques et observations.

Premièrement, vous nous dites avoir consulté les associations professionnelles et les organismes cautionneurs. Ces organismes ont effectivement été reçus en votre cabinet le 6 juin dernier. Mais la réunion n'a pas abouti à un accord puisque tous les organismes bancaires et assureurs avaient un avis négatif sur la question. Une des trois fédérations assurant le transport était formellement contre : celle qui représente principalement les petits transporteurs. Je vois donc que vous aimez vous associer avec les plus forts et que les petits sont toujours laissés sur le carreau.

Sur cinq associations consultées, trois étaient d'un avis négatif. Si telle est votre notion de la concertation, je vous invite à ne plus faire perdre du temps aux gens. Il me semble toutefois que cela ne fait pas partie de la culture écolo que de ne pas tenir compte de l'avis exprimé.

Deuxièmement, pour agir avec une telle précipitation, vous invoquez l'urgence de se conformer aux directives européennes. Je rappelle que celles-ci datent du 1er octobre 1998. Je ne vois donc pas pourquoi il y aurait tout à coup le feu au lac.

Troisièmement, dans votre précipitation, vous n'avez pas attendu l'avis du Conseil d'Etat, et par voie de conséquence, vous n'avez pas encore obtenu l'accord du Conseil des ministres. Mais vous avez déjà envoyé une circulaire aux transporteurs, les enjoignant de se conformer à un arrêté royal qui n'est pas encore publié, mais dont on leur a déjà procuré un projet.

Quatrièmement, vous ne justifiez en aucune façon pourquoi vous établissez, juridiquement et économiquement, un cautionnement privilégié au bénéfice de certains fournisseurs de services.

Je rappelle qu'il n'y a aucune obligation d'établir une caution. La Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Italie, la Hollande, l'Espagne, la Grèce, l'Autriche, la Finlande, l'Irlande et la Suède ne parlent d'ailleurs pas de caution.

Dans ces pays, les transporteurs doivent simplement montrer qu'ils répondent aux exigences de capacité financière et qu'ils disposent de fonds propres dans l'entreprise. Seul le Grand-Duché de Luxembourg exige une garantie au profit de la masse en cas de faillite. C'est le seul pays de l'Union qui impose cette garantie.

Cinquième observation : votre projet de réglementation est non seulement contraire à l'ensemble de la jurisprudence belge - trois arrêts de la Cour de cassation sont clairs à ce sujet -, mais aussi à la directive européenne qui prévoit l'égalité de traitement. Il est en effet évident que vous instaurez une discrimination entre les transporteurs européens en adoptant une telle mesure. Je vous souhaite du plaisir car il est certain que de nombreux recours seront introduits si vous persistez dans cette voie dans laquelle votre administration essaie de vous entraîner.

De heer **Karel Van Hoorebeke (VU&ID)** : Mevrouw de minister, ik zal de inhoud van uw antwoord grondig bekijken. Ik kan verder alleen betreuren dat u het overleg hebt afgebroken. Ik betreur dit om twee redenen. In het verleden heeft de draagwijdte van de borgstelling aanleiding gegeven tot heel wat juridische discussies tussen de verschillende betrokken partijen. Er zijn rechtszaken gevoerd tot voor het Hof van Cassatie. Als u een nieuwe reglementering gaat uitvaardigen, is het de plicht van de overheid om te vermijden dat opnieuw een juridisch contentieux wordt gecreëerd. U bent duidelijk in die richting aan het werken. Het is onaanvaardbaar dat de rechtbanken en het Hof van Cassatie opnieuw met die problematiek worden belast.

Daarnaast betreur ik het afbreken van het overleg omdat de mogelijkheid bestond om in consensus tot een regeling te komen. Als het gaat om een voorontwerp van koninklijk besluit waarover de Raad van State nog advies moet uitbrengen, wil ik vragen dat de mogelijkheid wordt voorzien om met de betrokken partijen te onderhandelen. Misschien kan er vooralsnog een consensus worden bereikt waar niet alleen de sector belang bij heeft maar die ook kan vermijden dat onze rechtbanken opnieuw belast worden met een juridisch geschil dat zeer gespecialiseerd maar niet onbelangrijk is. Dit kan de werkoverlast van de rechtbanken alleen verlichten. Ik verzoek u dan ook om aandacht te schenken aan de problematiek die hier vandaag ter sprake is gekomen.

Mme Isabelle Durant, ministre : Si je ne veux pas exclure un complément de concertation même si une concertation, par définition, aboutit finalement à un arbitrage qui ne satisfait pas toujours tout le monde, je rappelle qu'il ne s'agit pas d'un nouveau texte. Si c'est un nouvel arrêté, il se base sur une législation existante dont je rappelle qu'elle a été prise en mai 1999, et pas par moi.

Isabelle Durant

Je vous cite l'article 13 de cette loi : "Une entreprise satisfait à la condition de capacité financière lorsqu'elle justifie de la constitution d'un cautionnement solidaire dont le montant est fonction du nombre de véhicules, etc. (...)". Et l'article 14 de poursuivre, je cite : "(...) Le Roi détermine le montant du cautionnement, la nature des cautions autorisées, le modèle des attestations relatives au cautionnement, l'affectation, (...)".

Je travaille, d'une part, sur la base d'une loi existante et, d'autre part, sur la base d'une directive européenne.

Il ne faut pas croire que nous élaborons un texte que nous avons tout à coup sorti de notre imagination.

Cela étant dit, nous en sommes à l'avant-projet. Le texte doit encore forcément passer devant le conseil des ministres, ce qui n'est pas encore programmé et nous devons aussi demander l'avis du Conseil d'Etat. Le parcours n'est donc pas terminé.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Samengevoegde mondelinge vragen van mevrouw Frieda Brepoels en de heer Jean-Pol Poncelet aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de HST-terminal in Schaarbeek" (nrs. 2278 en 2299)

Questions orales jointes de Mme Frieda Brepoels et M. Jean-Pol Poncelet à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le terminal TGV à Schaerbeek" (n°s 2278 et 2299)

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, dit weekend las ik dat vorige vrijdag de Brusselse Hoofdstedelijke Raad een rapport heeft goedgekeurd in verband met de mobiliteit in en rond Brussel. Een van de meest opmerkelijke conclusies was dat er geen HST-station kan komen op de plaats die de NMBS daartoe voorziet. De federale overheid ging in het kader van het Zaventemakkoord wel akkoord met het voorstel van de NMBS voor de bouw van een terminal in Schaarbeek. De voorzitter van de commissie voor de Infrastructuur van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad, de heer Draps, maakte duidelijk dat het Brusselse hoofdstedelijke gewest de wat hij noemde speculatieve dromen van de NMBS, met name het te gelde maken van dat terrein in Haren, niet zomaar als een feit aanvaardt. Hij stelde dat de NMBS een vervoermaatschappij moet blijven en geen immobieliënmaatschappij moet worden. Het Brusselse gewest gaat hier dus op de rem staan.

Mevrouw de minister, ik meen dat u en ook een aantal partijen, waaronder de onze, nog steeds voorstander zijn van een volwaardige en rechtstreekse aansluiting op het HST-net van de luchthaven van Zaventem. Ik denk dat er

vooral intercontinentaal heel wat concurrentie dreigt van Schiphol, Frankfurt, Parijs en Londen als deze luchthavens vlot bereikbaar zijn met de HST, terwijl Zaventem dit niet of onvoldoende zou zijn. Blijkbaar is vooral de NMBS geen vragende partij voor een HST-ontsluiting van Zaventem omdat dit zowel technisch als financieel onhaalbaar zou zijn. Nochtans hebben wij nooit een kosten-batenanalyse gezien om die stelling te bevestigen. Wel is het zo dat de NMBS als eigenaar van de gronden daar een winkel- en kantorencomplex boven de terminal plant, wat voor sommigen blijkbaar zwaarder doorweegt dan het belang van de nationale luchthaven.

Mevrouw de minister, bent u bereid om op basis van die stellingname van de Brusselse hoofdstedelijke raad opnieuw voor de federale regering het standpunt te verdedigen van een volwaardig HST-station in Zaventem ? Zo ja, zult u dit nu reeds meedelen aan de NMBS die nu bezig is met het opmaken van het nieuwe tienjarige investeringsprogramma ? Bent u bereid vooralsnog een kosten-batenanalyse te vragen aan de NMBS voor beide voorstellen, dus de volwaardige HST-aansluiting voor Zaventem en het voorstel van de NMBS, en dit op basis van objectieve criteria ?

M. Jean-Pol Poncelet (PSC) : Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, je voudrais m'associer à la démarche entreprise par Mme Brepoels, en partant de l'accord intervenu le 11 février dernier et qui est, au sein de la majorité, une espèce de charte pour la mobilité. Cet accord prévoyait la création d'un nouveau terminal multimodal bruxellois à Schaerbeek, qui serait relié à Zaventem, soit par le RER, soit par un autre moyen de communication.

Vendredi dernier, le Conseil régional bruxellois s'est prononcé à l'unanimité, oserais-je dire radicalement, contre la création immédiate d'un deuxième terminal et contre son installation au site de Schaerbeek Formation. Or, l'intérêt du Conseil régional bruxellois, c'est qu'il y a une majorité et une opposition, qui n'est pas tout à fait la même qu'ici. Mais en l'occurrence, il y a eu unanimité.

Une telle décision se traduit par une hiérarchisation des priorités, chose qui manquait jusqu'à présent dans notre propre démarche. C'est l'occasion d'en parler puisque le plan décennal de la SNCB est en préparation.

Selon le Conseil régional bruxellois, il faut évaluer les infrastructures existantes et densifier leurs capacités d'exploitation. Il faut ainsi en premier lieu privilégier la gare de Bruxelles Midi, en faisant vérifier, par des experts indépendants internationaux, ses capacités d'exploitation et en veillant à finaliser ses aménagements extérieurs. Cela signifie aussi qu'il faut réexaminer la possibilité de multiplier les arrêts des TGV à la gare de Bruxelles Luxembourg et ceux liés à la ligne 26 afin de mieux desservir le quartier européen. Et ce n'est

Jean-Pol Poncelet

qu'après ces évaluations et la densification correspondante du trafic international dans les gares existantes qu'il faut, aux yeux du Conseil, étudier l'opportunité et la faisabilité d'un deuxième terminal TGV, étant entendu que pour les différentes localisations qui doivent être mises à l'étude, Schaerbeek Formation ne peut pas être la seule possibilité envisagée, malgré qu'elle soit celle qui est proposée par la SNCB.

Cette hiérarchisation me paraît importante et d'autant plus intéressante de notre point de vue qu'elle répond à une préoccupation que mon collègue, M. Grafé, avait lui-même exprimée dans une recommandation déposée ici le 22 février à la suite d'un débat parlementaire sur l'accord "mobilité". Il disait - je cite - : "Il faut procéder rapidement à l'achèvement du terminal de Bruxelles Midi, avant de décider de l'opportunité d'un second en Région bruxelloise et d'en déterminer sa localisation."

Hélas, cette proposition a été rejetée par la majorité du parlement fédéral, en l'occurrence la même majorité, à une exception notoire près, que celle de la Région bruxelloise.

Madame la ministre, mes questions sont assez générales. Comment appréciez-vous le travail de fond qui a été mené par la commission de l'Infrastructure du Conseil régional bruxellois, tout en respectant l'indépendance requise des institutions ? Et, tenant compte de cette décision du Conseil régional, quelle position comptez-vous défendre à l'occasion de l'élaboration du plan d'investissement de la SNCB pour les dix prochaines années ? Puisqu'il y a eu unanimité, je suppose en effet que vos partenaires politiques y sont impliqués. Enfin, considérez-vous que les priorités telles qu'elles ont été établies par le parlement bruxellois en ce qui concerne le terminal TGV peuvent constituer une base raisonnable dans le cadre de la future et inévitable négociation avec la SNCB ?

Voilà, monsieur le président, les questions que je désirais poser.

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, collega's, de Ministerraad van 11 februari 2000 heeft de problematiek van de luchthaven Brussel Nationaal naar voren gebracht met een ambitieuze doelstelling, namelijk het aandeel van het openbaar vervoer verhogen tot 40%. Tegenwoordig bedraagt dit slechts 18%. Dit doel vereist structurele aanpassingen, gelet op de voorspelbare verhoging van het aantal reizigers en werknemers op de luchthavensite. Er wordt ook een betere verbinding tussen de luchthaven en het bestaande spoorweginet gepland door de omvorming van het eindstation in de luchthaven tot doorgangsstation. Zo kunnen treinen van en naar zeer verschillende bestemmingen de luchthaven rechtstreeks aandoen. Dat is een van de elementen van de beslissing van 11 februari. De realisatie van noorde-

lijke verbindingen met de lijn Brussel-Antwerpen en oostwaarts in de richting van Leuven concretiseert deze logica ten volle. Ze zullen een verbinding met de luchthaven mogelijk maken via rechtstreekse treinen, zowel naar de voornaamste steden van het land - IC-IR-net - als naar buitenlandse metropolen - HST - en naar het hinterland van Brussel en omstreken met het GEN. Het station in de luchthaven zal dus een volwaardig voorstedelijk, interstedelijk en internationaal station worden. In de nodige investeringen zal worden voorzien, hetzij via een herziening van het tienjarenplan, hetzij via de specifieke financiering voor het GEN en/of via beide in het kader van een verdeling op grond van de verschillende opdrachten die de infrastructuur op zich nemen. De pertinentie van het geheel van de uitbreidingsinvesteringen die voorgesteld zullen worden in de herziening van het tienjarenplan zal worden beoordeeld volgens talrijke criteria. Het is in die zin dat ik het beheerscontract van de NMBS heb laten wijzigen.

Il va de soi que si un terminal de transport important voit le jour à Schaerbeek, l'aéroport doit y être relié.

Mais le Conseil régional bruxellois - j'ai lu sa résolution et j'avais même été auditionnée avant qu'ils la rédigent - est très critique vis-à-vis de l'implantation de Schaerbeek-formation. Toutefois, le travail de fond réalisé par le Parlement bruxellois, à la fois au cours des auditions et lors de la rédaction de sa résolution sur l'ensemble de la problématique de l'accessibilité de Bruxelles en général et de son aéroport en particulier est tout à fait intéressant.

Les arguments développés jusqu'ici par la SNCB pour créer ce deuxième terminal TGV à Schaerbeek sont au nombre de trois :

1. le développement important prévisible du trafic TGV;
2. les limites de capacité de la jonction Nord-Midi et de la gare du Midi - la SNCB nous met en garde en voulant anticiper sur la capacité de cette gare -;
3. les possibilités d'extension limitées des autres sites.

Ces arguments figurent dans un document bien connu : "Mobilité dans et autour de Bruxelles - Task force".

Les questions posées dans ce contexte sont assez nombreuses. Elles ont d'ailleurs aussi été relayées par le Parlement bruxellois ainsi que par moi-même. Elles sont indispensables puisque la décision du 11 février était une décision de principe dont les modalités devront être déterminées dans le cadre du plan décennal. Ces questions étaient les suivantes :

- quels investissements faudra-t-il consentir pour améliorer l'accessibilité, le cas échéant, de Schaerbeek-formation ?

Isabelle Durant

- quelle serait la rentabilité du fameux "people mover" dont on ne sait finalement pas grand-chose, mais qui est cité dans le plan de la SNCB ?

- qui va le financer ?

- les deux systèmes ferrés reliant l'aéroport peuvent-ils coexister sur le plan économique ?

- si une desserte directe depuis les plus importantes villes devient effective, quel rôle jouerait cette future gare par rapport à la desserte de l'aéroport ?

- quel est, ou quel serait dans l'avenir, l'intérêt de l'enregistrement à Schaerbeek par rapport à un enregistrement direct dans les principales villes du pays ?

- quel est - question essentielle pour tous les arbitrages qui devront avoir lieu dans le cadre du plan décennal - le coût estimé de ce terminal de Schaerbeek ?

Dans le cadre des modalités, nous devons avoir des réponses à ces questions. Il est nécessaire que ces réponses soient fournies au moment où l'arbitrage du plan décennal se fera sur la base de l'accord du 11 février, que vous ne me ferez pas remettre en question.

Les options relatives au projet RER et au projet de second terminal devraient être prises dans le cadre du plan décennal. Je répète que la proposition de la SNCB doit arriver vers le mois de septembre et que l'arbitrage doit se faire avant la fin de l'année puisqu'il s'agit d'un plan 2001-2010.

Les quelques questions que j'ai posées ici - il pourrait d'ailleurs y avoir des sous-questions - devront recevoir une réponse de manière à pouvoir éclairer les arbitrages relatifs à ce projet en particulier, ainsi qu'au projet général et à l'intention affichée d'assurer, d'une part, une meilleure liaison de l'aéroport avec Bruxelles et avec l'ensemble du pays et, d'autre part, une large augmentation de la part du transport en commun - qui est aujourd'hui de 13% alors que nous avons placé la barre à 40% - dans le cadre de l'accessibilité à l'aéroport.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, ik heb de indruk dat ik geen antwoord op mijn vraag heb gekregen. De minister heeft wel veel verteld en heeft zelf ook veel bijkomende vragen gesteld. Ik heb wel begrepen dat zij vasthoudt aan de globale beslissing die op 11 februari 2000 werd genomen door de Ministerraad. Hierin werd de keuze van de NMBS voor een nieuwe HST-terminal in Schaarbeek bepaald. Nu hoor ik dat de minister daarbij veel vragen heeft. Zij is er dus ook niet van overtuigd dat dit de beste oplossing is.

Ik heb echter niet gehoord of zij bereid is een kosten-batenanalyse te maken met betrekking tot de nieuwe HST-stations, met name waar zij moeten komen en of zij er wel moeten komen. Voor haar mocht Zaventem een

volwaardig interlokaal station worden - dat heb ik echter niet goed begrepen. Ik wil waarschuwen voor een begripsverwarring over de luchthaven van Zaventem. Er wordt veel over gesproken, maar ik had er graag wat meer duidelijkheid over.

M. Jean-Pol Poncelet (PSC) : Monsieur le président, je constate qu'en guise de réponses, j'ai entendu plus de questions que je n'en avais posées ! Au-delà de la boutade, j'ai toutefois compris qu'à l'égard de la première de mes questions sur le travail de fond du Conseil régional bruxellois, vous aviez un avis plutôt positif quant à la qualité du travail qui a été fait. L'intérêt du travail accompli, c'est que des priorités ont été établies. J'attends toujours que le gouvernement fixe des priorités car poser des questions, c'est bien, mais cela n'a de sens que si l'on donne des réponses et que l'on dit clairement ce qui est possible et ce qui ne l'est pas. Ce qui me désole dans votre réponse, c'est qu'on n'y discerne pas les priorités. Je note cependant avec satisfaction que vous partagez notre avis sur le travail intéressant qui a été fait par les Bruxellois.

En ce qui concerne les problèmes que vous évoquez, notamment la limite de la capacité journalière de la jonction, je vous conseille d'écouter les ingénieurs car la capacité existe. J'ai déjà effectué de nombreuses visites dans le monde ferroviaire. Le trafic peut être géré de façon électronique et complètement automatisée. Cela permettrait de doubler, même de tripler la fréquentation de certains axes, et ce de manière totalement automatique, en toute sécurité. Dès lors, faites travailler les ingénieurs et demandez-leur comment on pourrait améliorer le trafic car je suis convaincu qu'il est loin d'être saturé.

Deuxième remarque : vous faites état de la fréquentation des transports en commun en direction de Zaventem. Je prends régulièrement l'avion et je me rends toujours en train à Zaventem. Il est vrai qu'il y a peu de monde dans les trains, mais expliquez-moi pourquoi certains trains font trois ou quatre arrêts entre Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord et Zaventem. Au nom de quelle logique les voyageurs, qui pour la plupart se rendent à Zaventem, doivent-ils subir trois ou quatre arrêts, dans un sens comme dans l'autre, entre Bruxelles-Capitale et l'aéroport ? Si vous avez un peu d'influence sur la SNCB, essayez de remédier à cette situation.

Le problème se pose également en ce qui concerne les taxis. Ils ne peuvent pas reprendre les passagers. Vous êtes soucieuse de l'environnement et moi aussi mais cela, c'est un appel, à peine déguisé, à polluer. Dans notre pays, les taxis ne peuvent faire des trajets que dans un seul sens !

Je retiens de tout cela qu'il y a pas mal de choses à faire. J'attends de vous, madame la ministre, que vous définissiez des priorités dans les prochaines semaines et que

Jean-Pol Poncelet

vous établissiez une hiérarchie entre ce que l'on peut faire et ce que l'on ne peut pas faire. Ma conviction, c'est que l'on ne pourra pas tout faire, quoi qu'en dise la SNCB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de participatie van de NMBS in het gefuseerde Antwerpse havenbedrijf" (nr. 2281)

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la participation de la SNCB à la Société portuaire d'Anvers fusionnée" (n° 2281)

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het was een tijdje stil rond de persoon van de heer Schouppe, tot wanneer hij in een interview in De Standaard van 21 juni, verklaarde dat de NMBS een transportbedrijf is, maar geen spoorwegmaatschappij.

Mevrouw de minister, over deze uitspraak stelde mevrouw Brepoels u een vraag tijdens de plenaire vergadering van 22 juni, waarop u antwoordde dat u de uitlatingen van de heer Schouppe nogal ongelukkig vond, zowel ten aanzien van de werknemers van de NMBS als van de reizigers. Volgens u verbergt zich achter de uitspraak van de heer Schouppe een probleem van hiërarchie tussen de twee opdrachten die de NMBS moet vervullen, namelijk het vervoer van reizigers en het goederentransport.

Tijdens dezelfde periode kwamen de plannen aan bod in verband met de fusie van twee grote opslagbedrijven in de Antwerpse haven, waarbij de NMBS steeds meer op de voorgrond trad. De heer Schouppe zei in dat verband, in een interview met een andere krant, dat hij gelooft in de Antwerpse havenfusie en dat de NMBS, als derde grootste aandeelhouder, terzake een belangrijke rol kan spelen.

De knoop zou eind september worden doorgelicht en de fusie zou vanaf 1 januari feitelijk zijn doorgevoerd. Mocht het van de heer Schouppe afhangen dan zou de NMBS daarin de derde grote aandeelhouder worden.

Mevrouw de minister, bij het lezen van deze krantenartikelen, kwamen er een aantal bedenkingen bij mij op omtrent de werkwijze van de NMBS. Wat mij echter vooral verontrustte was de inhoud van een interview met de heer Paelinck dat verscheen in Trends. De heer Paelinck is tegenwoordig een onafhankelijk transportadviseur, maar destijds was hij gedelegeerd-bestuurder van de NMBS; hij is de voorganger van de heer Schouppe. Welnu, op een vraag in verband met de

havenfusie, waarbij wordt beweerd dat de NMBS mee in de boot wil stappen en een belangenparticipatie van 10% of meer ontvangt in de fusie Hessenatie-Noordnatie, antwoordt de heer Paelinck : "Dat is schandalig. Die participatie wordt betaald met het geld van de belastingbetaler. Etienne Schouppe zegt dat de NMBS een transportbedrijf is, niet alleen een spoorwegmaatschappij. Dochter ABX, de koerier die juridisch gezien zelfs niet bestaat - dat hebben wij reeds in alle toonaarden onderstreept - koopt het conglomeraat Thyssen-Haniël, een lege doos. De pakjesdienst maakt verlies, de expediteurs zijn allemaal weggelopen en het binnenvaartbedrijf heeft geen eigen schepen. In plaats van schepen heeft ABX een verplichting overgenomen om andere schepen te bevrachten. Zij moeten dus concurreren tegen het spoor. Wie legt mij dat uit ? Stel Schouppe's transportbedrijf bloot aan de markt en het overleeft geen drie maanden. Elke week wordt het vademecum van de logistiek herschreven. De NMBS heeft eenvoudigweg de mens niet om up to date te blijven".

Mevrouw de minister, ik ben bescheiden en geef toe dat mijn kennis terzake zeer beperkt is. Maar na het lezen van de uitspraak van de heer Paelinck, de voorganger van de heer Schouppe, dan vrees ik dat wij alert moeten zijn en ons moeten afvragen waar de heer Schouppe de NMBS naartoe leidt.

In uw antwoord op uw vraag van mevrouw Brepoels, zei u een studie te hebben besteld om het evenwicht te bepalen tussen het reizigersvervoer en het goederentransport.

Mevrouw de minister, thans had ik graag een concreet antwoord op volgende vragen.

Ten eerste, welke raad van bestuur van de NMBS nam de beslissing om te participeren in de Antwerpse havenfusie.

Ten tweede, is de rol van de NMBS in de Antwerpse haven in overeenstemming met haar basisdoelstelling, met name het vervoer van personen en goederen over het spoor ?

Ten derde, zou de NMBS zich niet beter bezighouden met haar kernopdracht, zijnde het vervoer van passagiers en goederen via het spoor ?

Ten vierde, welke ratio ligt aan de grondslag van de eventuele beslissing van de NMBS om te participeren in het Antwerpse havenfusieplan ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, thans is de NMBS reeds partner van Hessenatie en Noordnatie te Antwerpen en Zeebrugge. Logischerwijze blijft de NMBS partner van de gefuseerde onderneming. Terzake zal echter pas een beslissing worden genomen zodra de fusievoorwaarden zijn gekend.

Isabelle Durant

Op de tweede, de derde en de vierde vraag kan ik het volgende antwoorden. Het goederenvervoer is inderdaad een van de basisdoelstellingen van de NMBS. Voor het overige wens ik niet terug te komen op de ongelukkige en zelfs wat provocerende uitspraak van de heer Schouppe.

Dit is evenwel slechts een verklaring en ik wil met concrete dossiers werken.

Het goederenvervoer is één van de basisdoelstellingen van de NMBS. In de huidige context eisen de klanten meer en meer een volledige prestatie. De NMBS moet zich in een globale commerciële strategie inschrijven. De NMBS mag niet alleen als transportbedrijf optreden - wat een spoorwegbedrijf toch is -; een volledige prestatie is belangrijk om in de sector te kunnen concurreren.

Het behoort reeds geruime tijd tot de basisstrategieën van het cargo-vervoer om niet te wachten tot bedrijven of expediteurs goederen voor transport komen aanbieden. Als men goederen op het spoor wil brengen, moet men pro-actief optreden en de ganse logistieke ketting beheeren. Dat betekent voor mij niet dat reizigersvervoer onbelangrijk is of dat passagierstreinen vertraging mogen hebben. Men moet eenzelfde evenwicht voor reizigers- en goederenvervoer zoeken, maar met het doel de volledige prestatie te leveren die noodzakelijk is om de concurrentie in deze sector aan te kunnen.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID) : Mevrouw de minister, u legt terecht het accent op het evenwicht tussen passagiers- en goederenvervoer. Ik heb daarmee geen enkel probleem.

U kunt de uitspraak van de heer Schouppe al dan niet ongelukkig vinden. U kunt eraan voorbijgaan en zeggen enkel met het dossier te werken, maar de heer Schouppe beheert het dossier en stuurt het in een bepaalde richting. Men heeft niet alleen misprijzen voor het passagiersvervoer, maar men besteedt in elk geval meer aandacht aan het goederentransport. Waar gaan we naartoe ? Als de heer Paelinck - die daaromtrent een grote deskundigheid heeft - dezelfde vragen stelt als deze die wij vandaag en in het verleden al dikwijls hebben gesteld omtrent de doelstellingen en de visie van de heer Schouppe, die niet de doelstelling van het parlement is, mogen wij daar niet aan voorbijgaan. Ik heb schrik voor de sluipende besluitvorming die de heer Schouppe geleidelijk aan in onze schoenen schuift zodat wij uiteindelijk voor het voldongen feit zullen staan. Ik wil u daarvoor waarschuwen. Ik begrijp dat u alert zult zijn, maar aanvaardt u dan ook van ons dat we samen met u die alertheid zullen laten gelden.

Minister **Isabelle Durant** : Ik ga akkoord met u. Dit specifiek dossier moet met grote aandacht worden gevolgd. Dat geldt trouwens niet alleen voor dit huidige dossier, maar ook voor andere dossiers in verband met

het goederenvervoer en het evenwicht tussen de verschillende basisdoelstellingen van de NMBS. Voor mij is dit een belangrijk dossier en een grote aandacht is noodzakelijk om dit evenwicht te waarborgen. Ik vertrouw op het gewicht en de aandacht van de vertegenwoordigers in deze commissie in verband met dit dossier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de regeringsmaatregelen ten aanzien van LPG" (nr. 2291)

Question orale de Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures du gouvernement concernant le LPG" (n° 2291)

Mevrouw **Simonne Creyf** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb mijn vraag tot u gericht omdat u in het verleden blijk hebt gegeven gunstig gezind te zijn ten opzichte van de milieuvriendelijkere LPG-brandstof zonder evenwel het autoverkeer te willen doen toenemen. U meent het ongetwijfeld goed. De maatregelen die de regering echter heeft genomen inzake LPG zullen de omschakeling naar LPG zeker niet bemoedigen maar veeleer ontmoedigen. Ik verklaar me nader.

De regering wil de extra verkeersbelasting op LPG afschaffen. De gemiddelde belasting bedraagt 6 000 frank. In de plaats van de belasting komt er 2,15 frank accijnsverhoging per liter LPG. Volgens de regering is deze operatie negatief voor degenen die meer dan 30 000 kilometer per jaar rijden. Ik weet niet wie deze berekening gemaakt heeft. Ze klopt echter niet. De operatie is negatief voor wie meer dan 20 000 kilometer per jaar rijdt. Dit betekent voor de overgrote meerderheid van de huidige LPG-rijders. Omdat een LPG-uitrusting ongeveer 70 000 tot 80 000 frank kost, zijn vooral grotere wagens en wagens die veel kilometers rijden hiermee uitgerust. Men moet de investering immers kunnen terugwinnen. Bovendien verbruikt de LPG-wagen gemiddeld 14 tot 15 liter LPG per 100 kilometer. LPG-verbruik ligt ongeveer 20 tot 25% hoger dan benzineverbruik. Met 2,15 frank extra accijns per liter betaalt men vlug 30 frank meer per 100 kilometer. Dat is 6 000 frank meer voor 20 000 kilometer. 6 000 frank is precies het bedrag van de gemiddelde extra verkeersbelasting. Wie meer dan 20 000 kilometer per jaar rijdt - dat is 90% van de LPG-wagens - zal door de nieuwe regeling meer betalen. Eens de eerste 20 000 kilometer gereden zijn, betaalt men 2,15 frank per liter meer dan dit op dit ogenblik het geval is.

Simonne Creyf

Mevrouw de minister, wat is de houding van de regering ten aanzien van de LPG ? Wil men de omschakeling stimuleren of niet ? Is de vervanging van de extra verkeersbelasting door 2,15 frank accijnsverhoging per liter dé aanmoediging voor het gebruik van LPG als milieuvriendelijke brandstof ? Ik heb uitgerekend dat het tegendeel waar is. Zullen door dit soort maatregelen meer mensen overschakelen op LPG ? Men moet immers rekening houden met de hoge aankoopprijs en met de accijnsverhoging die tot gevolg heeft dat de operatie vrij snel nadelig uitvalt. Hoe heeft de regering het break-eveneffect op 30 000 kilometer berekend ? In een wetsvoorstel van SP-leden heb ik gelezen dat nog geen procent van de voertuigen uitgerust is met een LPG-installatie. Waar zijn de stimuli in het voorstel van de regering om meer mensen te doen overschakelen op LPG ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, mevrouw Creyf vroeg wat de houding van de regering was tegenover LPG. LPG is een brandstof waarvan het gebruik moet worden aangemoedigd, omdat het algemeen genomen minder vervuילend is dan benzine en diesel. Ik zal u de tabel met de verschillende emissies bezorgen. Bovendien is ook de emissie van NOX en partikels van een auto op LPG altijd minder hoog dan die van dieselauto's.

Wij zijn er ons wel van bewust dat LPG geen wondermiddel is en dat andere fiscale maatregelen vereist zijn voor een duurzame mobiliteit. De maatregelen die we hebben genomen, hebben alleen betrekking op de kwaliteit van de lucht. Andere zijn er nodig om bijvoorbeeld het probleem van de files aan te pakken.

De regering heeft zich uitgesproken over een geheel van maatregelen en niet alleen over de opheffing van de bijkomende verkeersbelasting op LPG-voertuigen en de verhoging met 2,15 frank van de accijnzen. Ik herinner u eraan dat wij de belasting op de inverkeersstelling van LPG-voertuigen verminderen en desgevallend zelfs afschaffen en een premiestelsel invoeren om het gebruik van LPG in de wagen meer aan te moedigen. De concrete modaliteiten van het premiesysteem zullen uiterlijk eind september worden vastgelegd.

Ikzelf heb trouwens bijkomende maatregelen genomen om de kwaliteitseisen inzake de veiligheid waaraan installateurs van LPG-uitrustingen moeten voldoen, te garanderen. Zodra deze criteria vervuld zijn, zal ik het overleg starten met de gewesten die terzake bevoegd zijn, om LPG-voertuigen toe te laten tot overdekte parings.

Het geheel van maatregelen moet resulteren in een groter marktaandeel van de LPG-voertuigen, wat moet leiden tot minder luchtvervuiling. Ze zijn niet zozeer bedoeld om het verbruik van LPG zelf van degenen die al

een LPG-voertuig hebben, te verhogen, maar wel om personen die onder andere een auto op benzine besturen, aan te moedigen een LPG-uitrusting te laten installeren. Immers, LPG blijft vervuילend, hoewel minder dan de andere soorten brandstof.

Wat is de weerslag van de opheffing van de bijkomende belasting op LPG-voertuigen en de vermindering van de accijnzen ?

Ten eerste, laat ik opmerken dat in het communiqué van Magda Aelvoet wordt gepreciseerd dat deze maatregel leidt tot een bijkomend financieel voordeel voor LPG-gebruikers die minder dan 20 000 tot 30 000 kilometer per jaar doen. Wij hadden het dus niet alleen over 30 000 kilometer, zoals u in uw vraag liet uitschijnen.

Hoe hebben wij dat berekend ? Voor de extra verkeersbelasting moet er een onderscheid worden gemaakt tussen drie categorieën van fiscale paardenkracht. Voor auto's met minder dan 8 fiscale PK's bedraagt de extra belasting 3 600 frank per jaar; voor auto's met 8 tot 13 fiscale PK's bedraagt de bijkomende belasting 6 000 frank en voor auto's met meer dan 13 fiscale PK's 8 400 frank per jaar. Volgens mijn inlichtingen behoren ongeveer 80% van de auto's die thans op LPG rijden, tot de tweede categorie, die ik dus als representatief beschouw.

Een gebruiker van een LPG-wagen wint gemiddeld 6 000 frank per jaar aan vaste kosten. Door de invoering van een accijnsverhoging van 2,15 frank per liter zal een chauffeur de LPG per liter duurder betalen. Met een BTW-tarief van 21% betekent dit een verhoging van 2,6 frank per liter aan de pomp.

Om de LPG-prijs per liter per kilometer te kunnen berekenen, hebben wij de gemiddelde consumptie nodig, uitgedrukt in liter per 100 kilometer. In tegenstelling tot wat u zegt, ligt deze consumptie niet tussen 14 tot 15 liter per 100 kilometer, maar veeleer rond 10 tot 12 liter per 100 kilometer. Met een consumptie van 11 liter per 100 kilometer en een verhoging van 2,6 frank per liter LPG is het resultaat een verhoging van iets meer dan 28 centiemmen per kilometer. Bijgevolg ligt de break-even, het jaarlijks afgelegd aantal afgelegde kilometer waarvoor de persoon precies dezelfde prijs zal betalen als voorheen op exact 20 967 kilometer. Voor een auto die 10 liter per 100 kilometer verbruikt, komt deze break-even op iets meer dan 23 000 kilometer per jaar.

Ik heb ook een aantal andere maatregelen getroffen ter bepaling van de kwaliteitseisen waaraan de installateurs van LPG-uitrustingen moeten voldoen. Een betere installatie leidt tot besparingen op het vlak van het verbruik. Het is dan ook niet utopisch weldra te denken aan een consumptie die schommelt rond 8 liter per 100 kilometer. De break-even zal dan op ongeveer 29 000 kilometer per jaar komen te liggen.

Isabelle Durant

Daarom lijkt het mij realistisch te zeggen dat LPG-gebruikers financieel zullen winnen als zij minder dan 20 000 tot 30 000 kilometer per jaar rijden. Aangezien een autobestuurder die met benzine rijdt gemiddeld 16 000 kilometer per jaar aflegt, zal deze maatregel waarschijnlijk een toeloop van benzine naar LPG te weegbrengen.

Tot besluit wil ik nog even uw aandacht op de volgende punten vestigen. Het fiscale debat is een van de elementen ervan.

Uit wat voorafgaat blijkt inderdaad dat kilometerverslinders niet noodzakelijk baat vinden bij deze maatregel. Het was niet de bedoeling kilometerverslinders aan te moedigen, maar integendeel meer mensen aan te sporen op LPG te rijden. Het financieel verlies voor deze categorie chauffeurs blijft dan ook redelijk beperkt. Nog steeds bij een gemiddeld verbruik van 11 liter per 100 kilometer en een extra verkeersbelasting van 11 000 frank per jaar, zal iemand die 30 000 kilometer per jaar aflegt 2 585 frank per jaar meer betalen.

Voor grote afstanden zal LPG in ieder geval het minst dure alternatief blijven. Momenteel bedraagt de prijs van LPG aan de pomp 15,6 frank per liter. Hij zal stijgen tot 17,2 frank per liter. Dit valt te vergelijken met een prijs aan de pomp van 47,8 frank per liter benzine en 32 frank per liter diesel. Gelet op het verbruik komt rijden met LPG momenteel op 1,6 frank per kilometer. In de toekomst wordt dat 1,89 frank per kilometer. Ter vergelijking : rijden met benzine komt op 3,82 frank per kilometer, met een gemiddeld verbruik van 8 liter per 100 kilometer en rijden met diesel op 2,02 frank per kilometer.

Het gaat dus niet op te zeggen dat mensen die veel rijden zich niet meer tot LPG zullen wenden. LPG zal het minst dure alternatief blijven. Voor grote afstanden zal LPG inderdaad een beetje minder voordelig worden dan nu.

Mevrouw **Simonne Creyf** (CVP) : Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor alle berekeningen. Het is ook niet mijn bedoeling om wie veel rijdt te belonen. Daar gaat het dus niet om. Het is echter omgekeerd. Mensen die heel veel moeten rijden, professioneel of om andere redenen, maken hun rekening. Men rekent uit wat economisch het beste is voor het gezinsbudget.

Onze berekeningen kunnen een beetje van elkaar verschillen. U zegt dat een gemiddelde wagen 10 liter verbruikt. Er zijn er natuurlijk ook die meer verbruiken. Het verbruik ligt gemiddeld hoger dan bij een gewone wagen of bij benzine. We gaan niet discussiëren over de cijfers. Als men zo moet beginnen rekenen, is er niemand die uit die maatregel een positieve boodschap krijgt. Zelfs als zou het bedrag tussen de 25 000 en 30 000 Belgische frank liggen, dan is dit nog altijd geen positieve stimulans, integendeel.

U zegt dat er een geheel van maatregelen is. Dat is juist, maar deze maatregel is de enige die concreet is. Het andere premiesysteem moet nog bedacht en uitgewerkt worden. Voor LPG-wagens in parkings moet u overleggen met de gewesten. Het is een geheel van maatregelen en ik volg u daarin. We hebben destijds in het parlement een resolutie goedgekeurd die een geheel van maatregelen voorstelde. Dit is echter de enige concrete maatregel die de regering voorstelt.

Mevrouw de minister, mijn bedenking is meer van algemene aard. In de ogen van de gebruiker is het kiezen voor een meer milieuvriendelijke brandstof op zich jammer genoeg niet zo vaak een motief. Het idealistisch motief van milieuvriendelijkheid speelt bij niet veel mensen mee in de beslissing. Het zijn vooral economische redenen. U zult enkel een tastbaar ecologisch resultaat behalen als u daar een economisch resultaat aan koppelt. Dat is misschien een zeer eenvoudige of platte redenering of het is harde realiteit. U zult uw economische doelstellingen niet bereiken als u daar geen economisch gevolg aan koppelt.

Minister **Isabelle Durant** : Ik heb een kleine opmerking want het is een belangrijk thema. U zegt dat de mensen eerst rekenen vooraleer ze een beslissing nemen in verband met brandstof. Als de mensen die met een auto rijden beter rekenen, kunnen ze de trein of het openbaar vervoer nemen. Het openbaar vervoer is voor specifieke afstanden, niet voor alle trajecten, een concurrentieel middel. Het is bovendien beter voor het milieu. Als men echt wil rekenen, moeten veel mensen de trein of openbare vervoersdiensten gebruiken.

Mevrouw **Simonne Creyf** (CVP) : U hebt uiteraard gelijk. We moeten echter vaststellen dat er nog steeds een toename is in de aankoop van wagens, in het verbruik en in het rijden van het aantal kilometers. Als openbaar vervoer een volwaardig alternatief is, zullen allicht veel mensen overschakelen. Tot nu toe is dit voor een hele categorie van mensen nog niet het geval. Jammer genoeg.

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 aanpassing van de verkeersboete aan het inkomen van de overtreder" (nr. 2297)

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la modulation de l'amende en cas d'infraction routière en fonction des revenus de l'auteur de celle-ci" (n° 2297)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik stel deze vraag omwille van twee redenen.

Ten eerste is het de laatste kans om meer duidelijkheid inzake dit nieuwe beleidsvoornemen te krijgen dat in het veiligheidsplan als "De intentie van deze regering om het boetebedrag van verkeersboetes aan te passen aan het inkomen van de overtreder" staat te lezen.

Ten tweede hebben deze ideeën met het dagelijkse leven van de mensen te maken. Het gaat over eenvoudige maatregelen die voor het grote publiek bevattelijk zijn. Iedereen kan erover meepraten en de consequenties ervan onmiddellijk ondervinden. Als men de verantwoordelijkheid draagt en zin voor verantwoordelijkheid heeft moet men bij de lancering van een dergelijk idee minimaal een aantal zeer concrete uitvoeringsmodaliteiten kennen, anders is het mijns inziens onverantwoord en zelfs misdadig dat de regering een dergelijk idee lanceert. Dit mag men niet doen alvorens over een aantal essentiële zaken duidelijkheid te geven. Ik heb een aantal concrete vragen die moeten kunnen worden beantwoord wanneer een dergelijke intentie de wereld wordt ingestuurd.

Ten eerste, wat verstaat de regering of de minister die het verkeersveiligheidsplan zal concretiseren onder inkomen ? Het verkeersveiligheidsplan wordt immers aan het inkomen gekoppeld. Is dat een inkomen, verworven uit arbeid ? Is dat het globale inkomen ? Is dat het laatst gekende belastbaar inkomen ? De regering moet minstens de moed hebben om de term inkomen te specificeren.

Ten tweede, zijn deze maatregelen alleen van toepassing op boetes die door de rechter zullen worden uitgesproken of gelden ze ook voor de minnelijke schikkingen, die 90% van de boetes bedragen ? Elke burger moet kunnen zien of de minnelijke schikking in verhouding tot zijn inkomen is.

Ten derde, moet de burger, als hij niet akkoord gaat met het bedrag van de boete omdat het zijns inziens te hoog is volgens zijn inkomen, naar de rechtbank stappen of zal dit in het kader van een minnelijke schikking een lager bedrag worden ? Deze logische, concrete vraag over het voorstel dat de regering met veel omhaal heeft aangekondigd, stelt men zich aan de bar in elk café.

Ten vierde, de VLD zegt dat men naar de rechter moet gaan. De rechter zal dus in al zijn wijsheid moeten bepalen hoeveel er moet worden betaald. Verwacht u niet dat dit een geweldige toename van beroepsprocedures bij de correctionele rechtbank tot gevolg zal hebben ? Verwacht u niet dat veel burgers beroep zullen aantekenen omdat zij te veel moeten betalen ?

Ten vijfde, een dergelijke maatregel kan vergaande gevolgen voor de afhandeling van gerechtelijke procedures hebben. Kunt u zeggen wat de huidige gemiddelde gerechtelijke achterstand is op de parketten inzake de voorbereiding van verkeerszaken ? Is er achterstand en hoe groot is de achterstand ? Mevrouw de minister, u bent van Brussel. Kunt u mij zeggen wat de gemiddelde gerechtelijke achterstand inzake verkeerszaken bij het parket van Brussel is ? Dat moet u minstens weten vooraleer een dergelijke maatregel te treffen.

Mevrouw de minister, ik heb een idee van de strekking van het antwoord. Het is zeer reëel dat de zogezegde sympathieke, meer rechtvaardige maatregel een slag in het water zal zijn inzake verkeersveiligheid. Ik heb het niet over de financiële aspecten.

Immers, er zal een dusdanige toename van betwistingen voor de rechtbank zijn zodat de parketten verplicht zullen worden maatregelen te treffen om minder processen-verbaal inzake verkeersovertredingen op te stellen. Hetzelfde geldt nu reeds voor de 35 onbemande camera's waarbij in samenspraak met de parketten de afstelling met 35% wordt opgedreven zodat het aantal overtredingen binnen de perken kan worden gehouden. Voor de verkeersveiligheid zitten we helemaal in het moeras want dan zullen we precies het tegenovergestelde bereiken.

Mevrouw de minister, ik vraag gewoon heel concrete antwoorden op deze gewone vragen die elke burger in dit land zich stelt.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, u moet weten dat het federale veiligheidsplan van de minister van Justitie, goedgekeurd door de Ministerraad en besproken in de Kamer, in hoofdstuk 7 punt 9 "Verkeersongevallen met persoonlijk letsel" en punt 3.3 "Repressie" op bladzijde 122 bepaalt, ik citeer : "Naar het voorbeeld van andere landen wordt het systeem van de dagboetes onderzocht." In hetzelfde hoofdstuk maar dan in punt 1 "Analyse" op bladzijde 119 staat ook vermeld dat ik zal toezien op de uitwerking van een globaal voorstel dat behoort rekening te houden met de verschillende aspecten, objectieve en subjectieve beleving van verkeersonveiligheid en tevens de onveiligheid in het vervoer in het algemeen aanpakt, met name in het weg- en spoorverkeer.

In mijn ontwerp van federaal verkeersveiligheidsplan is een rubriek opgenomen over een mogelijk te onderzoeken dagboetesysteem. Zoals ik reeds op 16 juni in een ruimere persmededeling heb gezegd, denk ik enerzijds aan het verfijnen en het uitbreiden van de categorieën van verkeersovertredingen en anderzijds aan een nieuwe veroordelingsformule voor de zwaarste en ernstigste overtredingen die voor en door de rechter worden beslecht. Mijn ontwerp van federaal verkeersveiligheidsplan maakt nu het voorwerp uit van besprekingen in de

Isabelle Durant

interkabinetten. Ik hoop het plan nog voor de vakantie van de regering op de Ministerraad te kunnen voorleggen. Om de besprekingen niet te bemoeilijken en om ook niet vooruit te lopen op de houding die de regering zal aannemen, wens ik daarover verder niets te zeggen.

Bovendien stel ik vast dat het idee over de aanpassing van het boetebedrag bij verkeersovertredingen aan het inkomen van de overtreder een discussie op gang heeft gebracht. Het heeft anderen aanzet tot het indienen van nieuwe wetsvoorstellen of tot het opnieuw indienen van ooit bestaande wetsvoorstellen.

Wat betreft uw laatste vraag over de gerechtelijke achterstand moet ik u wijzen op het feit dat de minister van Justitie terzake bevoegd is. Ik weet dat de achterstand in Brussel onaanvaardbaar is geworden.

Wat het andere deel van de vraag betreft, meen ik dat bij het onderzoek van mogelijke dagboetesystemen grondig zal moeten worden onderzocht welke impact verschillende stelsels hebben op de werking van het justitieel apparaat in de brede zin. Ik bedoel dan politiediensten, parketten en rechtbanken. Uw bezorgdheden zal dan ook op een of andere manier in het onderzoek ter sprake komen. Uw vragen zijn goede vragen. Wij hanteren echter een andere methode, een methode uit het verleden. Wij onderzoeken een dergelijk dagboetesysteem. De heer Giet heeft een wetsvoorstel ingediend bij de Kamer en het debat is dus open. Ik hoop dat wij op korte termijn tot een systeem zullen komen dat ook een antwoord biedt op uw vragen. U hebt interessante en belangrijke vragen gesteld zoals de vraag naar het inkomen en het systeem. Het debat is nu open en daar ben ik blij om. In andere landen bestaat echter al zoiets. Wij kunnen dus ook denken aan een systeem van dagboetes. Ik zit dus niet in een moeilijke situatie. Ik heb een systeem voorgesteld en dat zal worden besproken in een interkabinettenwerkgroep. Ik weet dat er ook in de Kamer een debat zal plaatsvinden en wij zullen zien of er raakpunten zijn tussen wat de Kamer en de interkabinettenwerkgroep voorstellen.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mevrouw de minister, ik ben zwaar ontgoocheld over uw antwoord. Het getuigt namelijk niet van goed bestuur en van veel zin voor verantwoordelijkheid. Dat is iets dat ieder voor zich moet uitmaken. Het is echter onverantwoord ideeën de wereld in te sturen die door de burger als concreet geconcipieerd worden beschouwd. Als de media dan bovendien nog laten uitschijnen dat de burgers heel binnenkort boetes in verhouding tot hun inkomen zullen betalen, terwijl hier wordt gezegd dat het alleen maar zal worden onderzocht, dan vind ik dat echt onverantwoord. Deze regering zal het moeten ondervinden wat het betekent als men zo verder doet en elke week drie of vier nieuwe ideeën de wereld instuurt : dit zal de ernst en het gezag van de overheid systematisch ondermijnen. Niemand gaat nog iets geloven van wat er komt.

Op een Europese studiedag van enkele maanden geleden waarop ikzelf aanwezig was, heeft uw medewerker reeds gezegd dat u daaraan denkt. Wij kennen evengoed als u het bestaan van dergelijke systemen in andere westerse landen. Dat zou er nog aan mankeren, want die systemen bestaan al enkele jaren. U kent echter de problemen om dergelijke systemen over te plaatsen naar ons bestel. Ik heb er twee genoemd. Een daarvan is ons belastingstelsel, dat anders is dan in de landen waar dergelijk systeem functioneert. Dat weet u of zou u toch moeten weten. U weet ook perfect dat het gerechtelijk apparaat is wat het is. In Brussel is er een achterstand van meer dan drie jaar. Op dat ogenblik en met die wetenschap dergelijke ideeën lanceren die sympathiek overkomen, maar waarvan u weet dat ze niet kunnen worden toegepast in dit land, noem ik onverantwoord. U kunt daar niet op antwoorden en zegt nu gewoon het te zullen onderzoeken. Het resultaat van dit onderzoek zal zijn dat het niet toepasbaar is in dit land. Dan heeft men de burger iets wijsgemaakt.

U hebt een algemene inleiding gegeven. Ik hoor u graag zeggen dat u zult proberen ons wetsvoorstel te implementeren. U hebt gesproken over meerdere categorieën en er is al langer een wetsvoorstel dat vier categorieën voorstelt in plaats van de gewone en de zware overtredding. U wilt naar meerdere categorieën gaan en ik hoor heel graag dat alweer een idee of initiatief van ons wordt overgenomen.

Tenslotte heb ik nog een bijkomende vraag.

Mevrouw de minister, vermits u duidelijk zegt dit te zullen onderzoeken en toe te passen, mag ik dan ook verwachten dat men dit inzake milieuovertredingen, bouw-overtredingen, andere mogelijke overtredingen, ook in functie van het inkomen zal doen of beperkt men dit enkel tot verkeersboetes. Wil men daar, vanuit sociaal oogpunt, op basis van het inkomen beboeten, geldt dit dan vanaf morgen ook voor milieuovertredingen en andere ?

De **voorzitter** : Mijnheer Ansoms, ik ben voorzitter, maar ik kan de vice-eerste minister niet verplichten te antwoorden.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Ik had de indruk dat ze nog wilde antwoorden.

De **voorzitter** : Dan zou ze wel een teken hebben gegeven.

Minister **Isabelle Durant** : Ik wil nog iets zeggen.

U heeft daarover een mening en die respecteer ik. Ik denk dat de mensen weten dat dit een manier is om te zoeken welke rechtvaardige systemen effectief kunnen worden. Wij verschillen daarin van mening.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Gaat u dit, als vice-eerste minister, ook bij andere overtredingen toepassen ?

Minister **Isabelle Durant** : De suggestie om een dergelijke aanpassing ook door te voeren op milieuboetes en boetes inzake ruimtelijke ordening verdient te worden overwogen. Er zijn veel fouten in de sector die heel ernstig kunnen zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.45 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 16.45 heures.*
