



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

08-10-2003

Après-midi

woensdag

08-10-2003

Namiddag

cdH	centre démocrate Humaniste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	Front National
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti socialiste
sp.a-spirit	Socialistische Partij Anders en Spirit
VLAAMS BLOK	Vlaams Blok
VLD	Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 51 0000/000	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 51 0000/000	Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)
CRABV	Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)	CRABV	Beknopt Verslag (op blauw papier)
PLEN	Séance plénière (couverture blanche)	PLEN	Plenum (witte kaft)
COM	Réunion de commission (couverture beige)	COM	Commissievergadering (beige kaft)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.leChambre.be	www.deKamer.be
e-mail : publications@leChambre.be	e-mail : publicaties@deKamer.be

SOMMAIRE

Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la vente de timbres-poste" (n° 80) 2

Orateurs: **Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de 5
- M. Pierre-Yves Jeholet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fourniture du service ADSL par Belgacom" (n° 81) 5

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution de la situation chez Belgacom" (n° 239) 5

- M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la reprise du fonds de pensions de Belgacom" (n° 265) 5

Orateurs: **Pierre-Yves Jeholet, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, **Carl Devlies**

Questions jointes de 15
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le déménagement du centre de distribution du timbre de Malines à Jemelle" (n° 137) 15

- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le départ du centre de distribution de timbres de La Poste de Malines" (n° 183) 15

Orateurs: **Inge Vervotte, Jan Mortelmans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de 17
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la filiale de La Poste, Artis" (n° 131) 17

- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'éventuelle distorsion de concurrence due à Deltamedia" (n° 132) 17

- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les réorganisations au sein de Vincindo" (n° 133) 17

- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un partenariat pour La Poste" (n° 134) 17

- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques 17

INHOUD

Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verkoop van postzegels" (nr. 80) 2

Sprekers: **Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 4
- de heer Pierre-Yves Jeholet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dienst ADSL aangeboden door Belgacom" (nr. 81) 4

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ontwikkelingen bij Belgacom" (nr. 239) 4

- de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overname van het pensioenfonds van Belgacom" (nr. 265) 5

Sprekers: **Pierre-Yves Jeholet, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, **Carl Devlies**

Samengevoegde vragen van 15
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verhuis van het zegelverdeelcentrum van De Post van Mechelen naar Jemelle" (nr. 137) 15

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het vertrek van het zegelverdeelcentrum van De Post uit Mechelen" (nr. 183) 15

Sprekers: **Inge Vervotte, Jan Mortelmans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 17
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het filiaal van de Post, Artis" (nr. 131) 17

- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "Deltamedia en concurrentievervalsing" (nr. 132) 17

- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de reorganisaties van Vincindo" (nr. 133) 17

- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "partners voor de Post" (nr. 134) 17

- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven 17

sur "l'efficacité de La Poste" (n° 135)		Overheidsbedrijven over "de performantie van De Post" (nr. 135)	
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le manque de fiabilité des envois recommandés et de kiloposte" (n° 281)	18	- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de onbetrouwbaarheid van aangetekende zendingen en van kilopost" (nr. 281)	17
- M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation du bureau de poste de Verviers" (n° 288)	18	- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de situatie van het postkantoor van Verviers" (nr. 288)	17
<i>Orateurs:</i> Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, André Frédéric		<i>Sprekers:</i> Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, André Frédéric	
Questions jointes de	27	Samengevoegde vragen van	27
- M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les emplois qui disparaîtront auprès de la SNCB au cours de 2004-2005" (n° 145)	27	- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de te schrappen banen in 2004-2005 bij de NMBS" (nr. 145)	27
- M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réduction de personnel à la SNCB" (n° 254)	27	- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de personeelsvermindering bij de NMBS" (nr. 254)	27
- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en oeuvre du projet Move 2007" (n° 287)	27	- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitvoering van Move 2007" (nr. 287)	27
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les tentatives d'exclusion d'un syndicat de la SNCB dans le cadre de la concertation sociale" (n° 295)	27	- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de pogingen om een van de vakbonden bij de NMBS buiten het sociaal overleg te houden" (nr. 295)	27
<i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, Guido De Padt, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, Guido De Padt, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	37	Samengevoegde vragen van	37
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution de la structure juridique d'ABX Logistics" (n° 173)	37	- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de evolutie van de juridische structuur van ABX Logistics" (nr. 173)	37
- M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution du dossier ABX" (n° 182)	37	- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de evoluties in het ABX-dossier" (nr. 182)	37
- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation financière des entités composant le groupe ABX" (n° 191)	37	- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de financiële toestand van de verschillende entiteiten van ABX" (nr. 191)	37
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Luc Sevenhans, François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Luc Sevenhans, François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la mesure d'urgence prise au sujet des amendes routières dans la nouvelle loi routière" (n° 282)	42	Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de noodingreep betreffende de verkeersboetes in de nieuwe verkeerswet" (nr. 282)	42
<i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	

Question de M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le transport de marchandises" (n° 147) <i>Orateurs:</i> Willy Cortois, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	48	Vraag van de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het vrachtverkeer" (nr. 147) <i>Sprekers:</i> Willy Cortois, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	48
Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la diversité des formules tarifaires à la SNCB" (n° 225) <i>Orateurs:</i> Jan Mortelmans, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	50	Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de diversiteit van de tariefformules bij de NMBS" (nr. 225) <i>Sprekers:</i> Jan Mortelmans, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	50
Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le tuning de voitures" (n° 231) <i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	52	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het tunen van wagens" (nr. 231) <i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	52
Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'octroi d'un abonnement de train gratuit à toute personne renonçant à sa voiture" (n° 253) <i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	55	Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "een gratis treinabonnement voor wie afstand doet van zijn auto" (nr. 253) <i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	55

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

du

MERCREDI 8 OCTOBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 8 OKTOBER 2003

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.27 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.27 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik wil er toch op aandringen rekening te houden met de tijd. Ik heb begrip voor het feit dat u een paar interviews moest geven, maar de commissie voor de Infrastructuur heeft mij gevraagd erop aan te dringen dat de ministers op tijd zouden komen.

Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, lorsque je lis l'ordre du jour de la commission, je me rends compte que nous nous sommes mal compris la semaine dernière.

Karine Lalieux (PS): Wanneer ik de agenda van onze werkzaamheden bekijk, stel ik vast dat een aantal vragen over diverse aangelegenheden in verband met de NMBS werden gebundeld onder de hoofding 'debat'. Dat berust op een misverstand.

Le **président**: Si vous le permettez, je vais vous faire une autre proposition concernant l'agenda et nous pourrions en discuter ensuite.

Karine Lalieux (PS): Pourquoi ne pas écouter la mienne?

Le **président**: Allez-y. Les dames d'abord!

Karine Lalieux (PS): Il ne s'indique pas d'insérer des questions dans ce débat sur la SNCB, sous peine de voir les commissaires frustrés car ils n'auront pas obtenu de réponse précise. Au contraire, il s'agit d'un exposé du ministre sur sa vision de la SNCB, notamment sur le plan d'investissement - que nous n'avons toujours pas reçu - et sur l'accord conclu il y a quelques semaines, tout cela suivi d'une discussion ouverte. A mes yeux, il s'agit d'un vrai débat sur une entreprise publique, hormis les questions. Il en va de même pour La Poste, mon intention n'étant pas de frustrer Inge Vervotte...

Karine Lalieux (PS): Een debat organiseren is immers niet hetzelfde als een aantal vragen over uiteenlopende onderwerpen samenvoegen, met het gevolg dat geen ervan een ernstig antwoord krijgt. Een debat houdt in dat de minister wordt gevraagd een uiteenzetting te geven, waarop dan een open discussie kan volgen.

Le **président**: Eminente membre de l'opposition!

Karine Lalieux (PS): Il n'y a pas de problème, monsieur le président.

Selon moi, nous pourrions envisager la même chose à propos de nos travaux sur La Poste et sur Belgacom. En effet, il serait bien d'organiser une matinée sans questions, débutant par un exposé introductif du ministre suivi d'un dialogue avec lui sur ses visions ainsi

Karine Lalieux (PS): Na de herfstvakantie zou er een ernstig debat moeten worden gevoerd over Belgacom, de NMBS en De Post.

Ik stel dus voor het ooschrift 'debat'.

que sur nos souhaits au cours de cette législature.

Voilà ce que je propose. Je pense qu'il faudrait supprimer le terme "débat SNCB". Je ne vais pas rester ici pour discuter tant que nous ne savons pas sur quoi.

Le **président**: Madame Lalieux, nous sommes entièrement d'accord. D'ailleurs, M. Chastel m'a déjà abordé à mon entrée en commission, pour me suggérer une proposition que je fais mienne. Si j'avais proposé ce débat en y joignant toutes les questions, c'était pour gagner du temps. Nous sommes tous dépassés: aujourd'hui, avec une quarantaine de questions environ et la semaine prochaine, il n'y a pas de réunion de la commission. Ensuite, il n'y aura qu'une semaine "normale" avant le congé de Toussaint Or, j'ai déjà plus de 45 questions et j'en recevrai encore d'autres entre-temps. C'était le sens de ma proposition. Cela dit, pour cet après-midi, je vous propose d'adopter une solution intermédiaire, c'est-à-dire pas de débat - quoique de toute façon il n'a jamais été question d'un débat proprement dit - mais des questions regroupées par matière. Je vois par exemple qu'il y a trois questions sur ABX et plus loin encore quelques-unes sur le même sujet, nous les regrouperons. Et nous ferons de même avec les autres questions en les groupant par thème, mais en tant que questions et certainement pas dans le cadre d'un grand débat. Sommes-nous d'accord? (*Assentiment*).

Heeft iemand daar bezwaar tegen?

Vanmorgen kon minister Anciaux slechts blijven tot 11 uur omdat hij in de Senaat moest zijn om over de problematiek van de nachtvluchten te praten. Ik verwacht van nogal wat protest van de commissarissen omwille van het feit dat zij hun vragen niet hebben kunnen stellen. De heer Anciaux heeft dan gezegd dat hij hier om 17 uur kon zijn. Aangezien ik het niet als mijn taak beschouw om een minister af te remmen om in het Parlement aanwezig te zijn om op vragen te antwoorden,...

Je me suis permis de prendre ce rendez-vous mais j'ai prévu que ceux qui seraient absents à 17 heures pourraient poser leurs questions la semaine prochaine en priorité, puisque ce n'était pas l'horaire prévu. Ceux qui sont présents pourront poser leurs questions aujourd'hui. Pourquoi 17 heures? Le vice-premier ministre nous avait dit la semaine dernière qu'il donnait cours à 18 heures. Connaissant la route entre Bruxelles et Gand en fin d'après-midi, j'ai cru bon de prévoir une heure de battement.

Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik moet iets voor vijf uur vertrekken.

De **voorzitter**: U zult dan door de heer Anciaux worden vervangen. Mijnheer de minister, we zullen de vragen per thema groeperen zoals door verschillende leden van de commissie werd voorgesteld. Ik hoop dat wij hiermee toch een beetje tijd winnen.

01 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verkoop van postzegels" (nr. 80)

01 Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la vente de timbres-poste" (n° 80)

01.01 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik denk dat het op het eerste gezicht een heel eenvoudige vraag is.

Elk jaar. wanneer ik terugkom van vakantie. verbaast het mij hoe

dat boven de vragenreeks van deze namiddag werd gezet, te schrappen, liever dan een debat over alles en niets te voeren.

De **voorzitter**: Ik ben het volledig met u eens. Het samenvoegen van de vragen in de vorm van een debat was bedoeld om tijd te winnen. We zitten immers met een overvol programma. Dit gezegd zijnde, stel ik u voor deze namiddag een tussenoplossing voor: geen debat maar een samenvoeging van de vragen die op dezelfde aangelegenheid betrekking hebben. Maar dit in de vorm van vragen en niet van een debat. Wij zullen er bij de regering op aandringen dat zij deze besprekingen organiseert na de herfstvakantie. (*Instemming*).

01.01 **Hilde Vautmans** (VLD): En Belgique, il faut quasiment prendre congé pour acheter des timbres. A l'étranger, il est bien plus facile de se procurer des timbres.

gemakkelijk men in het buitenland postzegels kan kopen en hoe moeilijk dat vaak in België is. In België moet men als gewone burger bijna een dag vrijaf nemen om in een postkantoor postzegels te gaan kopen.

Een paar weken geleden heb ik drie dagen stage gelopen bij De Post. Ik heb er vernomen dat men een piste onderzoekt om over te gaan tot een samenwerking met supermarkten en krantenwinkels. Op dit ogenblik is het zo dat men in bepaalde supermarkten al postzegels kan vinden. Ook in bepaalde krantenwinkels kan het al. Dat is echter louter op initiatief van de man of de vrouw van de krantenwinkel zelf. Hij of zij gaat naar het postkantoor, koopt er postzegels en verkoopt ze gratis – dat wil zeggen zonder enige winst voor zichzelf – door.

Mijn vraag is eigenlijk heel eenvoudig. Steunt u het idee dat men voor de verkoop van postzegels naar een betere samenwerking met de privé-sector moet gaan? Zo ja, op welke termijn ziet u dat gebeuren?

Deze eenvoudige vraag brengt mij tot een breder discussiepunt. We hebben op dit ogenblik 1.352 postkantoren in België. Men zal zich toch moeten afvragen of ze allemaal rendabel zijn. Men zal zich ook moeten afvragen naar welk systeem we zullen moeten overgaan. Bent u ook voorstander om over te gaan naar een systeem zoals in Nederland? Daar heeft men veel meer shops. Men werkt er veel meer samen met lokale gemeentebesturen. We kunnen bijvoorbeeld een loket in een gemeentehuis plaatsen, waar men de diensten die De Post aanbiedt ter beschikking stelt van de burger.

Dat is mijn tweeledige vraag.

01.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik wil het volgende antwoorden. Momenteel beschikt De Post inderdaad over 1.333 kantoren. Dat aantal is licht gewijzigd. Hoewel dat niet zo exhaustief geregeld is, kan men in 1.600 particuliere winkels al zegels kopen, dus in meer winkels dan er kantoren zijn. Uiteraard is de verkoop van zegels geen erg commerciële activiteit. Nu zijn er toch al 1.600 mensen bereid om, zonder winstmarge, postzegels te verkopen. Moeten wij hun in de toekomst wel een winstmarge geven? Die vraag kunnen we ook stellen. Misschien is het product wel interessant genoeg om zonder winstmarge te verkopen.

Wat de grond van de zaak betreft, kan ik het volgende zeggen. Ik denk dat het aantal punten waar de mensen De Post kunnen contacteren liefst zo groot mogelijk is. Daarbij moeten wij echter zoveel mogelijk differentiëren. In de gemeentehuizen, in de grootwarenhuizen en op andere plaatsen moeten wij daarin heel creatief zijn. Het essentiële is dat de mensen op een vlotte en gemakkelijke manier met De Post in contact kunnen komen. Wij moeten absoluut vermijden dat er minder contactpunten zouden zijn. Dat is niet nodig. Wij moeten wel proberen die contactpunten op een meer gedifferentieerde manier te organiseren. Via de gemeentehuizen is een mogelijkheid. Wij staan nog maar aan het begin van dat proces. Er zijn terzake natuurlijk heel veel obstakels te overwinnen. Samen met De Post ben ik echter van oordeel dat hoe meer contactpunten we hebben, hoe beter dat is. Des te beter kunnen wij de bevolking dienen. Dat is tenslotte de basisdoelstelling van de contactpunten van De Post.

01.03 **Hilde Vautmans** (VLD): (...) want in mijn omgeving vind ik er heel weinig.

(Het geluid van een GSM weerklinkt)

Le ministre partage-t-il le point de vue selon lequel il convient d'améliorer la coopération avec le secteur privé en ce qui concerne la vente de timbres? Dans l'affirmative, dans quel délai une telle collaboration pourrait-elle être mise en place? Les 1.352 bureaux de poste que compte la Belgique sont-ils tous rentables? Le ministre est-il favorable au système néerlandais où le nombre de boutiques est plus important et où une coopération a été mise en place avec les administrations communales?

01.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La Poste dispose actuellement de 1.333 bureaux. Ce nombre a été légèrement modifié. En outre, 1.600 magasins vendent des timbres sans marge bénéficiaire. Devrons-nous à l'avenir octroyer un bénéfice à ces commerces?

Sur le fond du dossier, je pense qu'il importe d'augmenter au maximum le nombre d'endroits où les citoyens peuvent contacter La Poste. C'est la meilleure manière d'optimiser le service de La Poste à la population. Nous devons également diversifier autant que possible les points de contact, par l'entremise des maisons communales, par exemple, où les passages sont fréquents.

(Une sonnerie de GSM retentit)

01.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: (...) krantenwinkel die weet (...)

01.05 **Hilde Vautmans** (VLD): (...) Dat merk ik aan de zee. Wie aan de kust gaat wandelen – u kunt dat dikwijls doen – kan bij de aankoop van een kaartje vaak ook postzegels kopen. Maar u kan geen postzegel kopen zonder een kaartje te kopen.

Neemt u op dat vlak geen initiatieven?

01.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: Men is daarmee nu bezig. Men wil echter toch wel een beetje een meer globale visie. De bedoeling is om postwinkels te maken. Men moet ervan uitgaan dat men iets koopt. We spreken voortdurend van een postkantoor. Dat is niet echt een goede naam. Het is een winkel. Men gaat daar dingen kopen. Men kan die winkels bijvoorbeeld installeren in gemeentehuizen. Dat is een zeer typisch voorbeeld. Het zou daar zeer interessant zijn. De mensen komen daar veel. Een postwinkel in het gemeentehuis zou een goede zaak zijn. Dat betekent echter wel dat men een beetje aan branding moet doen, om het met een Engels woord te zeggen. Dat logo of hoe men het ook noemt, is belangrijk en het moet zichtbaar zijn.

Het zou ook in gewone winkels kunnen. Ik heb er geen probleem mee dat winkels de dingen ook zouden verkopen. Het is toch een service aan de bevolking. Dat moet dan echter ook gebeuren op een zichtbare manier. Dat is nu niet het geval. Men is die mogelijkheden nu aan het bekijken en men probeert daarin volgend jaar proberen een stap vooruit te zetten.

01.07 **Hilde Vautmans** (VLD): Een postwinkel in een Delhaize-winkel?

01.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Wie weet!

De **voorzitter**: Ik wil ter troost nog het volgende zeggen aan mevrouw Vautmans. In de landen waar de Engelsen ooit geheerst hebben, van Ierland tot Maleisië, en uiteraard ook in het Verenigd Koninkrijk, kan men zelfs geen postzegel kopen op plaatsen waar postkaarten worden verkocht.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Pierre-Yves Jeholet** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dienst ADSL aangeboden door Belgacom" (nr. 81)
- de heer **Olivier Chastel** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ontwikkelingen bij Belgacom" (nr. 239)
- de heer **Carl Devlies** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overname van het pensioenfonds van Belgacom" (nr. 265)

02 **Questions jointes de**

- M. **Pierre-Yves Jeholet** au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fourniture du service ADSL par Belgacom" (n° 81)
- M. **Olivier Chastel** au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution de la situation chez Belgacom" (n° 239)
- M. **Carl Devlies** au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la reprise du fonds de pensions de Belgacom" (n° 265)

02.01 **Pierre-Yves Jeholet** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la promotion par Belgacom de connexions internet à haut débit, de type ADSL, traduit l'enjeu commercial que cela représente pour l'entreprise publique sur un marché ouvert à la concurrence.

02.01 **Pierre-Yves Jeholet** (MR): Belgacom voert een belangrijke promotiecampagne voor ADSL, in het kader van een aeliberaliseerde

Si le service ADSL ne pose pas de problème dans nombre de villes et de centres urbains, il n'en va pas de même dans les zones rurales : leurs habitants sont soit privés du service ADSL vu l'absence d'accès, soit confrontés à des problèmes techniques importants qui relèvent de la compétence de Belgacom. Pour ne citer qu'un exemple, il n'est pas rare que des internautes qui essaient de se connecter à l'ADSL ne reçoivent la tonalité qu'une fois sur cinq ou sur dix.

Dans une société où les nouvelles technologies de communication et d'information acquièrent toujours plus d'importance, le problème me paraît sérieux. Il est encore plus grave quand la difficulté touche des entreprises installées dans ces zones, qui n'ont pas accès à ce service devenu de nos jours capital et incontournable pour une entreprise qui se veut performante.

Je fais allusion à certains parcs industriels dans la région de Verviers ou de Liège qui subissent ce préjudice, mais le problème concerne l'ensemble du pays. D'ailleurs, dans la province de Liège, un câblo-opérateur propose une alternative concurrentielle par rapport à l'ADSL. Aujourd'hui encore, un parc industriel comportant 65 entreprises et représentant 1.600 personnes ne dispose pas de l'accès à l'ADSL.

Un autre élément encore : de nouvelles technologies apparaissent et supplantent progressivement l'ADSL, notamment des connexions professionnelles.

Je suis certain que le ministre de tutelle que vous êtes n'est pas insensible à ce problème de fonctionnement d'un service aussi important que l'ADSL, qui pourrait aussi peser négativement sur la valeur de Belgacom, mais c'est un autre problème. Surtout, de quels moyens disposez-vous, bien évidemment dans le respect de l'autonomie de l'entreprise, pour remédier à cette situation dans les plus brefs délais ?

02.02 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, je ne savais pas combien les questions que nous avons posées la semaine dernière sur Belgacom étaient si proches de l'actualité. En effet, au travers du licenciement cet été d'un certain nombre de cadres de la société, nous évoquions l'imminence de la mise en bourse de Belgacom. Quelle ne fut pas notre surprise, même si nous l'avions deviné dans vos propos, d'apprendre, le lendemain matin, qu'une conférence de presse annonçait cette mise en bourse.

02.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Je ne pouvais pas le dire plus tôt. Même lorsque cela a été annoncé, il fallait prendre des précautions par rapport aux États-Unis.

02.04 Olivier Chastel (MR): Je l'ai bien compris en lisant le communiqué de presse officiel qui commence par "ne peut pas être diffusé aux États-Unis".

02.05 Johan Vande Lanotte, ministre: On ne peut même pas diffuser la nouvelle sur un website en Belgique car elle pourrait être lue aux États-Unis. Il faut pour cela obtenir des autorisations émanant des autorités de la bourse aux États-Unis. Veuillez donc m'excuser, mais je ne pouvais pas agir autrement.

02.06 Olivier Chastel (MR): Le 2 octobre dernier, des décisions

markt. Een hele reeks steden en stedelijke agglomeraties heeft probleemloos toegang tot de ADSL-dienst. Dat geldt echter niet voor de landelijke zones, waar heel wat inwoners geen aansluiting kunnen krijgen ingevolge technische problemen, waarvoor Belgacom bevoegd is. Voor bedrijven die geen aansluiting kunnen krijgen is het probleem nog nijpender. Ik heb weet van industriezones in de streek van Verviers en Luik die geen ADSL-aansluiting kunnen krijgen. Het probleem doet zich echter voor over het hele grondgebied.

Dit probleem gaat niet over de universele dienstverlening. Er bestaan professionele technische oplossingen die concurrentie kunnen betekenen voor de ADSL-diensten; die gebreken zouden wel eens negatief kunnen wegen op de waarde van Belgacom. Over welke middelen beschikt u om deze disfuncties te verhelpen?

02.02 Olivier Chastel (MR): Bij ons vorige onderhoud wist ik niet hoe actueel deze vraag wel zou worden, nu Belgacom een beursgang voorbereidt.

02.03 Minister Johan Vande Lanotte: Ik kon het toen niet zeggen omdat het niet bekend mocht worden in de Verenigde Staten.

02.05 Johan Vande Lanotte, ministre: De beursautoriteiten dienden hun toestemming te geven alvorens dit soort informatie openbaar kon worden gemaakt.

02.06 Olivier Chastel (MR): Er

importantes ont donc été prises. Elles conditionnent l'avenir à court et moyen termes de l'entreprise publique et, par rapport à cela et à la lecture du communiqué officiel et des comptes rendus de presse, on peut se poser des questions tant sur la teneur des décisions que sur le calendrier prévisionnel de leur mise en œuvre.

J'ai quelques questions et je vous les livre telles quelles. Belgacom va procéder au rachat, pour 1,325 milliard d'euros, de titres détenus par les Américains. Je ne comprends pas très bien pourquoi on les chiffre en euros, et non en actions. Combien d'actions représente ce montant de 1,325 milliard? Je lisais ce matin dans la presse néerlandophone que l'on valorisait Belgacom à 10,8 milliards d'euros, ce qui représente, pour ce milliard 325 millions d'euros, environ 13% de l'actionnariat de Belgacom. Or, on sait qu'une entreprise ne peut détenir elle-même plus de 10% de ses actions. Donc, pourquoi en acheter 13%, et que va-t-on faire avec les 3% excédentaires? C'est la première question.

La seconde touche le fonds de pension, dont la vente des actifs pourrait représenter, au 31 décembre, 3,6 milliards. Je suis sceptique par rapport à cela quand on connaît la composition du fonds de pension: des actions et des obligations européennes et internationales que l'on évalue aujourd'hui à 3,6 milliards d'euros. Je me demande d'abord si, aujourd'hui, ce n'est pas très optimiste, mais si cela ne le sera pas encore plus en fin d'année – en tout cas, d'ici la fin de l'année. Cela représente en tout cas, par rapport aux 5 milliards qui doivent être donnés à l'État en échange de la reprise du fonds de pension, 1,4 milliard minimum à compenser pour arriver aux 5 milliards.

Ma troisième question est complémentaire aux deux premières. Quand on sait que la société Belgacom va devoir racheter elle-même des actions pour 1,325 milliard; qu'elle va devoir au minimum rajouter 1,4 milliard pour compenser le fonds de pension vis-à-vis de l'État, cela fait un minimum de 2,7 milliards d'ici la fin de l'année à mettre en œuvre en liquidités propres. N'est-ce pas beaucoup par rapport à tous les investissements que Belgacom doit faire en matière de nouvelles technologies et auxquels cette société sera confrontée dans les mois à venir?

Ceci sont trois questions d'ordre financier par rapport à l'opération. Quant à mes autres questions, elles concernent plutôt l'État.

Monsieur le ministre, vous qui êtes aussi ministre du Budget - nous avons de la chance -, pouvez-vous nous dire à quoi vont être affectés les 5 milliards de la reprise du fonds de pension? On entend parler d'une diminution de la dette publique mais on entend aussi d'autres versions. J'aurais voulu connaître votre avis à ce sujet, dès que vous aurez remis votre casquette de ministre du Budget.

J'aurais également voulu savoir si le plan d'intéressement du personnel par des actions a déjà fait l'objet de débats avec les interlocuteurs sociaux. Enfin, de manière plus accessoire, j'aurais voulu savoir quel organe désignera les administrateurs indépendants à la suite de l'introduction en bourse.

02.07 Carl Devlies (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik had deze vraag eigenlijk deze voormiddag in de commissie voor de Financiën willen stellen, maar de vraag is verzonden naar deze commissie.

Mijn vraag handelt over een deelaspect van de Belgacom-problematiek, meer bepaald met betrekking tot de pensioenfondsen. De beursaan

werden belangrijke beslissingen genomen, maar over hun precieze draagwijdte en over de timing bestaat nog onduidelijkheid. Belgacom zou naar verluidt 1,325 miljard euro besteden aan de terugkoop van de eigen aandelen. Waarom wordt dit uitgedrukt in euro en niet in aandelen? Ik las in de pers dat aan Belgacom een waarde van 10,8 miljard euro zou worden toegekend en de terugkoop zou dus ongeveer 13 % van de aandelen betreffen. Een bedrijf mag echter niet meer dan 10 % van zijn aandelen in handen hebben.

Rekening houdend met de samenstelling van het pensioenfonds, lijkt het me weinig waarschijnlijk dat dit 3,6 miljard euro waard zou zijn. Nog voor eind dit jaar zal Belgacom 1,3 miljard moeten besteden aan de terugkoop van zijn aandelen en voorts zal het 1,4 miljard bijstorten om het pensioenfonds op 5 miljard te brengen. Zal die extra last van 2,7 miljard de noodzakelijke nieuwe investeringen in de nieuwe technologieën niet in het gedrang brengen?

Voorts vernam ik graag waaraan de Staat de 5 miljard van het pensioenfonds zal besteden, of er al overleg was met de sociale partners over het winstdeelnemingsprogramma voor het personeel via aandelen en tot slot hoe de onafhankelijke bestuurders na de beursgang zullen worden aangewezen.

02.07 Carl Devlies (CD&V): A la suite de la mise en bourse de Belgacom, le fonds de pension sera transféré aux pouvoirs publics à compter du 1er janvier 2004. Les projets de loi nécessaires à cet effet seront déposés au Parlement.

van Belgacom gaat gepaard met de overheveling naar de overheid vanaf 1 januari 2004, van het pensioenfonds van de huidige en vroegere statutaire medewerkers.

Hiertoe belooft men, zodra dit mogelijk is, de nodige wetsontwerpen voor te leggen aan het Parlement. Uiterlijk op 31 december 2003 zal de Staat 5 miljard aan liquide middelen ontvangen van Belgacom, een bedrag dat zou overeenkomen met de verplichtingen voor de opgebouwde pensioenrechten tot en met 31 december 2003. Het is een bedrag van 5 miljard dat bij de federale overheid binnenkomt, maar dat in feite toekomt aan de werknemers van Belgacom, onder de vorm van toekomstige pensioenbetalingen. De meest logische bestemming voor deze inkomsten is deze onder te brengen in een pensioenreservefonds, niet te verwarren met het huidige Zilverfonds dat een boekhoudkundige voorstelling is die geen enkele garantie biedt voor de Belgacom-gepensioneerden.

Graag zou ik hierover het standpunt van de minister kennen. Ik heb ook enkele concrete vragen.

Ten eerste, volgens verschillende bronnen zou het bedrag van 5 miljard euro – de waarde van de opgebouwde pensioenrechten – te laag zijn. Een en ander is afhankelijk van bijvoorbeeld de sterftetabels die in de berekeningen worden gehanteerd en van het al dan niet calculeren van de perequatie. Hoe zal de controle op deze berekeningen gebeuren, mijnheer de minister? Beschikt u reeds over een advies van de Inspectie van Financiën?

Ten tweede, heeft deze operatie in de visie van de regering een impact op het netto te financieren saldo en op de overheidsschuld? Is hierover reeds een advies van Eurostat bekend?

Ten derde, Belgacom blijft instaan voor de volledige financiering van de pensioenverplichtingen. Hoe zullen de dotaties worden berekend? Wordt de verzwaring van de totale pensioenlast door de perequatie ook door het bedrijf gedragen? Wat gebeurt er in geval van een onverhoopte grote toename van de levensduur van de Belgacom-gepensioneerden?

Ten slotte, wat garandeert ons dat deze operatie niet zal worden gebruikt om de reeds verzwakte begrotingsdiscipline – ik verwijs naar de commissievergadering van vanmorgen – verder los te laten?

02.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, tout d'abord, en ce qui concerne l'ADSL, le mot "dysfonctionnements" me semble exagéré. En effet, les efforts considérables déployés par Belgacom ont permis un taux de pénétration très élevé. En comparaison avec les lignes normales de Belgacom, la Belgique compte 11% d'abonnés à la ligne ADSL. Première sur la liste en Europe, elle est suivie par le Danemark avec 8%. Par comparaison, le Luxembourg figure en fin de liste avec seulement 1%. La moyenne européenne est, elle, de 4%. Nous travaillons donc trois fois plus intensément avec l'ADSL. Ces chiffres-là ne reprennent pas Telenet en Flandre, qui est un système similaire. Il en résulte que notre pays occupe la première place au niveau des possibilités. Il est clair que ce chiffre doit encore s'accroître. Nous voulons investir en la matière. Cette décision est très importante.

Les centraux téléphoniques sont dotés à 100% des équipements nécessaires à la fourniture de l'ADSL et atteignent potentiellement 96% de la population nationale. Cela signifie qu'un renfort est nécessaire pour étendre cette couverture à 100%. Cette différence de 4% concerne

Il s'agit d'un montant de 5 milliards d'euros, qui correspond aux droits en matière de pension constitués jusqu'au 31 décembre 2003.

En toute logique, ces 5 milliards d'euros seront affectés à un fonds de réserve pour les pensions des travailleurs de Belgacom. Il ne s'agit donc pas d'une construction comptable comme le Fonds de vieillissement. Quel est le point de vue du ministre en la matière?

D'aucuns jugent le montant de 5 milliards d'euros insuffisant. Le montant qui sera nécessaire dépendra en effet des tableaux de mortalité utilisés et du calcul de la péréquation. Comment ces calculs sont-ils contrôlés? Le ministre est-il déjà en possession de l'avis de l'Inspection des Finances?

Ce montant a-t-il une incidence sur le solde net à financer et sur la dette publique? Eurostat a-t-il déjà rendu un avis à cet égard? Comment les dotations sont-elles calculées? L'entreprise Belgacom supportera-t-elle également un alourdissement éventuel de la charge des pensions dû à la péréquation? Qu'advient-il si la durée de vie des travailleurs s'avère beaucoup plus longue que prévu? Comment avoir la certitude que la discipline budgétaire ne se relâchera pas davantage encore?

02.08 Minister Johan Vande Lanotte: Ik zal eerst antwoorden over ADSL. De term "disfunctie" lijkt mij te sterk om de toestand in België te beschrijven. Dankzij de inspanningen van Belgacom kennen wij namelijk de hoogste penetratiegraad voor ADSL-lijnen in Europa: 11 %. Tweede in de rangschikking is Denemarken met 8 %, laatste is Luxemburg met 1 %. Het Europees gemiddelde bedraagt 4 %. Het Belgische percentage is dus drie keer zo hoog als het gemiddelde, en dit zonder Telenet mee te tellen. Ons land kent dus een hoge penetratiegraad, die echter nog kan worden verbeterd.

des zones très rurales où la population est clairsemée. Mais une couverture de 96% représente un chiffre très élevé et, par ailleurs, plus élevé que la norme pour les GSM.

Il est exact que certains clients ne peuvent pas encore disposer d'une ligne ADSL dans certains endroits, même s'ils le demandent. Certes, de nombreuses personnes ne sont pas intéressées par ce système, car elles ne veulent pas en supporter le coût. C'est normal, c'est leur choix. Par contre, celles qui le voudraient ne savent pas le faire parce que cette technologie, en plein développement, connaît encore des limitations sur le plan technique. Comme vous le savez, la distance est un des facteurs influençant cette performance. S'il s'agit d'un élément très important, d'autres facteurs techniques peuvent aussi entrer en ligne de compte. Il ne s'agit donc pas uniquement de la distance, contrairement à ce que d'aucuns pensent habituellement.

Pour ces raisons, Belgacom a déterminé une distance maximale entre le client, d'une part, et l'équipement ADSL placé dans cette installation, d'autre part, pour lui permettre de proposer un service répondant réellement à la notion de haut débit au lieu d'une ligne ADSL qui ne donne pas le résultat escompté.

La distance limite est de 4,2 km pour la ligne PSTN et 3,8 km pour les lignes ISDN. Ne me demandez pas ce que c'est, je n'en sais rien. Cette distance a été étendue en 2002 pour atteindre respectivement 5 et 4,6 km. Techniquement, c'est tout ce que Belgacom peut faire afin de permettre à davantage de clients de bénéficier de cette technologie tout en conservant la vraie notion de service au niveau du débit et ce, autrement qu'en vendant une ligne ADSL qui n'offre pas beaucoup de différence par rapport à une autre ligne, ce qui n'aurait aucun sens.

Le respect strict de la distance limite de 5 km permet d'atteindre pour l'instant 90% de la population. Mais à la suite de l'engouement légitime suscité par cette nouvelle technologie auprès de nombreuses entreprises, Belgacom a exploré diverses pistes permettant de servir les clients situés à une distance supérieure à 5 km par rapport à leur central téléphonique.

C'est donc à partir de 2002 qu'on a commencé à développer des méthodes de mesure permettant de ne plus sélectionner le client uniquement sur le critère de la distance. De ce fait, on élargit les possibilités. Pour les clients concernés qui en ont fait la demande, Belgacom procède au cas par cas à des tests supplémentaires sur la ligne afin de mesurer l'atténuation du signal. En effet, dans certains cas, compte tenu des spécificités techniques, notamment la section des câbles utilisés, il est possible qu'une qualité suffisante puisse être offerte au-delà de 5 kilomètres, mais ce n'est pas la règle générale. Dans ce cas, si le test est positif, la demande du client peut être satisfaite. Cette nouvelle procédure a permis d'accroître la couverture de l'ADSL d'environ 6%. Il faut toutefois signaler que, dans l'état actuel des choses, les développements techniques notamment, une couverture de 100% ne peut pas encore être proposée. La technologie ADSL est relativement récente et toutes les possibilités techniques n'ont pas encore été explorées. Belgacom examine en permanence les évolutions afin de trouver les solutions qui permettraient, à moyen terme, de parfaire la couverture, pas seulement pour la couverture en elle-même mais aussi pour le confort de tous.

Quant au problème de la qualité, il est possible qu'il y ait des problèmes très spécifiques dont Belgacom ne serait pas au courant ou dont elle n'aurait pas tenu compte. Si vous avez des informations plus claires à me communiquer, je suis toujours à votre disposition pour

De telefooncentrales zijn 100 % uitgerust om ADSL te kunnen aanbieden, wat 96 % van de bevolking dekt. De overblijvende 4 % woont in afgelegen gebieden, die om technische redenen nog niet bereikbaar zijn. Indien iemand nog geen toegang kan hebben tot ADSL, is dit veelal te wijten aan de afstand, die een belangrijke technische factor vormt.

Belgacom heeft een maximale afstand tussen de klant en de telefooncentrale bepaald om echt een "hoge snelheid" te kunnen aanbieden en geen minderwaardige dienst. Die afstand, die oorspronkelijk werd vastgelegd op 4,2 km voor PSTN-lijnen en 3,8 km voor ISDN-lijnen, werd in 2002 uitgebreid tot 5 km voor de PSTN-lijnen en 4,6 km voor de ISDN-lijnen. Indien de afstand van 5 km wordt nageleefd, kan ongeveer 90 % van de bevolking worden bereikt. Gezien de grote belangstelling voor deze technologie, onderzoekt Belgacom mogelijkheden om ook de klanten buiten deze limiet te kunnen bereiken.

Sinds 2002 worden de klanten niet langer uitsluitend op basis van de afstand geselecteerd; voor diegenen die een aanvraag indienen, voert Belgacom geval per geval bijkomende testen uit. Soms kan voldoende kwaliteit worden aangeboden voor een afstand van meer dan 5 km en kan aan de vraag van de klant worden voldaan. Hoewel de ADSL-dekking dankzij deze nieuwe procedure met ongeveer 6 % kon worden uitgebreid, is een dekking van 100 % voorlopig nog niet mogelijk om technische redenen.

Wij kennen nog niet alle mogelijkheden van deze nieuwe technologie. Belgacom voert studies uit om deze dekking te vervolmaken.

Indien er specifieke problemen optreden, ben ik altijd bereid deze te onderzoeken.

Ongeveer 10 % blijft in de strategische reserve van de

vous donner des réponses plus précises sur les points qui ne donnent pas entière satisfaction.

J'en viens maintenant aux deux questions au sujet de la société Belgacom dans sa globalité.

On ne pouvait pas communiquer grand-chose mais il est évident que le partenaire américain, après avoir bien travaillé, a fait d'autres choix. Il est normal qu'un partenaire ait des obligations d'investissement dans son propre pays, qui éprouve des difficultés. Il est normal qu'il considère que Belgacom n'est pas la priorité et qu'il se désengage de Belgacom pour développer d'autres investissements. Dans cette situation, comme je le disais la semaine passée, il y a deux options. Soit, on cherche un grand partenaire avec la possibilité d'être repris, soit, on entre en bourse, ce qu'on a fait.

Nous avons discuté longuement des solutions possibles, notamment le "share buy back". Nous n'avons aucun intérêt à entrer en bourse –la première mise en bourse dans le domaine des télécoms depuis deux ou trois ans - si c'est pour constater que notre offre reste sans réponse. Ce serait très intéressant pour l'État, dans le sens où une action à prix très bas ne peut que prendre de la valeur. C'est une remarque budgétaire pour l'État mais ce n'est pas bon pour une entreprise de ne pas arriver à placer ses actions. Néanmoins, 50% des actions d'une entreprise d'une telle ampleur, c'est beaucoup. C'est la plus grande mise en bourse depuis trois ou quatre ans en Europe; ce n'est donc pas rien!

C'est pourquoi, dans toutes les discussions, il y a toujours eu le souci de limiter le pourcentage d'actions mises en bourse. Le fait de savoir si cela doit être 35, 37 ou 40%, c'est une discussion éternelle. On a discuté longuement parce que nous n'avons aucun intérêt non plus à ce qu'il y ait trop de limites, à ce que les prix soient trop élevés, ce qui serait dans l'intérêt du partenaire sortant. Donc, il fallait un équilibre et la discussion a été longue. Il n'y a pas de base objective. On demande 1.325 millions d'euros et on entre alors ensuite dans un compromis typique entre ce qu'on demande et ce qui est offert. On ne l'a pas indiqué en pourcentage parce que c'est trop fluide, trop instable. On a établi des prévisions pour l'entreprise et, quand on parle d'un pourcentage d'actions, cela veut dire qu'on va dépenser plus ou moins selon le niveau de prix de la mise en bourse. L'entreprise était beaucoup plus intéressée par un prix fixe, notamment le prix de l'IPO, c'est-à-dire de la mise en bourse. C'est intéressant parce que normalement, il y a une décote au début. Le fait que l'entreprise puisse racheter ses actions, avec la décote de la mise en bourse qui est normalement toujours présente, lui permet de dépenser moins pour racheter ses actions. Si le prix permet d'acheter plus de 10% pour les 1.325 millions d'euros, cela veut dire que 1 à 3% de ces actions, selon le cas, devront être annulées. Ce n'est pas la première fois que cela se fait. En cas de mise en bourse, cela arrive même assez régulièrement. Cette petite partie, ces 3 ou 4% ne sont pas perdus puisque cela augmente la valeur de ce qui reste.

Les 10% restent dans la réserve stratégique de l'entreprise. Cette disposition présente un avantage et c'est la raison pour laquelle j'y étais assez favorable; cela signifie qu'il y a moyen de les utiliser, notamment pour de nouvelles acquisitions. Cette possibilité a été évoquée au cours des discussions de travail.

Il faut savoir qu'une des difficultés rencontrées par une entreprise publique telle que France Telecom, par exemple, a été de se trouver dans l'impossibilité de conclure des accords de coopération sans devoir

onderneming en kan worden aangewend voor aankopen of samenwerkingsakkoorden zonder dat het nodig is te lenen. Die reserve kan ook worden gebruikt voor *stock options* voor het personeel.

Opdat het pensioenfonds zou beantwoorden aan de Europese normen betreffende staatshulp, is een nauwkeurige berekening vereist. De experts zijn uitgekomen op een bedrag van 5,2 miljard euro, wat wij de partners hebben meegedeeld met de vermelding dat dit het meest objectieve cijfer was en dat er geen compromis mogelijk was. Deze perequatie stoelt op de huidige sterfteverwachtingen en zal aan de evolutie van de situatie moeten worden aangepast.

Kan de onderneming deze operatie aan? De pensioenen zijn een lange-termijnengagement. Daarom zal Belgacom een lening van 1,4 miljard euro aangaan. Bij een eenmalige betaling, zou de onderneming met een gebrek aan liquiditeiten worden geconfronteerd. Het geld verlaat de onderneming niet echt aangezien ze de aandelen ontvangt. Bovendien wordt een geringe schuld niet op prijs gesteld op de internationale markten want het betekent dat er niet genoeg geïnvesteerd wordt.

Maakte de onderneming een kans zonder die operatie? Nee.

recourir à des emprunts, étant donné que cette entreprise était incapable de maîtriser le flux d'actions.

Dans ce cas-ci, on peut utiliser cette réserve stratégique sans devoir emprunter, moyennant l'accord du conseil d'administration bien entendu. Je répète que dans le cas de la société France Telecom, chaque fois que l'entreprise a dû réaliser des acquisitions, elle a dû faire appel à des emprunts, ce qui constitue quand même un très grand désavantage pour une entreprise publique.

J'ajoute que le conseil d'administration peut également affecter une petite partie pour le personnel, afin de mettre en place un système de stock options.

En cette matière, je reconnais qu'il existe des marges de discussion. C'est typiquement le dernier élément d'un compromis de fixer un pourcentage à la hausse ou à la baisse.

Pour les fonds de pension, la situation est tout à fait différente. Il ne faut ni grandes négociations ni compromis.

Daarmee antwoord ik ook op de vraag van de heer Devlies.

Cela a pris du temps pour expliquer aux partenaires qu'il ne s'agissait pas d'un compromis. En effet, pour être conforme aux normes européennes, notamment en matière de concurrence et d'aides d'Etat, le montant doit être justifié. Il n'est pas envisageable de demander à une entreprise de payer, par exemple, 3 milliards d'euros pour couvrir les frais de pension en absence d'un calcul sérieux justifiant le coût. Dans le cas contraire, il s'agirait d'une aide d'Etat, par exemple, de 3 milliards. C'est la raison pour laquelle un calcul juste, correct est primordial.

Enfin, en ce qui concerne les estimations de départ relatives au fonds de pension pour le futur, à savoir 3,5 et 5,2 milliards, les experts, y compris ceux du SPF Pensions, ont obtenu le résultat de 5 milliards d'euros. Nous avons communiqué ce chiffre à nos partenaires en les prévenant que celui-ci ne changerait pas. Il a fallu deux semaines pour qu'ils comprennent qu'il ne s'agissait pas de faire un compromis. Ils se sont aperçus de l'habileté des Belges en matière de compromis. Cependant, dans ce cas-ci, je répète qu'il s'agit d'un calcul et non d'un compromis.

Dès lors, nous leur avons dit que, même s'ils devaient insister, le montant de 5 milliards d'euros resterait inchangé et ce, en vue de respecter les dispositions européennes. Et, à ceux qui disent que le montant est insuffisant, je réponds que celui-ci a été calculé le plus objectivement possible et qu'il peut être défendu au niveau de l'Europe.

Les péréquations doivent être prises en compte dans le calcul de la contribution du futur. Celle-ci est actuellement de 17,5 et est comparable à d'autres entreprises. S'il y a une péréquation, cette contribution doit être adaptée, voire augmentée. Le taux de mortalité ne sera pas pris en compte, ceci étant défavorable au budget. Une prévision actuelle de mortalité existe. Si demain une étude scientifique découvre une substance qui permet aux personnes de vivre 20 ans plus vieux, il ne pourra en être tenu compte. C'est impossible, l'entreprise ferait faillite.

L'entreprise peut-elle supporter cela? Oui. En effet, les pensions représentent un engagement à long terme. Dès lors, il est évident que Belacom fera un emprunt probable de 1.4 milliards. L'estimation la

plus récente est de 3,6; ce fonds semble être assez stable au niveau des prix même si des fluctuations de 0,1 ou 0,2 sont possibles. L'emprunt est une obligation à long terme tout comme le sont les pensions. Rien ne s'oppose à ce qu'une entreprise comme Belgacom - qui réalise des bénéfices considérables - s'engage à faire un emprunt sur une longue durée.

Il me semble que ce serait plutôt étrange et contraire à une bonne gestion de payer en une fois sans opérer d'emprunt.

Pour la question des actions, après l'emprunt longue durée pour les pensions, des actions peuvent être achetées sans que l'entreprise se trouve en manque de cash; elle conserverait toujours une réserve de cash, même après ces opérations. Il est clair que le chiffre de 1,3 représente globalement de l'argent déboursé, mais la valeur des actions compense la sortie. Ce n'est donc nullement une perte pour l'entreprise - je ne parle pas de l'Etat - qui reçoit des actions. En cas de besoin, elle peut même vendre ces actions et les convertir en recettes. Ainsi, l'argent consacré aux actions ne sort pas de l'entreprise, qui obtient une valeur d'échange grâce à ses actions, dont il est d'ailleurs prévu une légère décote au moment de leur mise en bourse.

C'est possible avec une position stable en cash qui restera toujours en positif, ce qui est très important. La société ne sera certainement pas très endettée. En réalité, dans le milieu des marchés internationaux, le fait pour une entreprise d'avoir très peu de dettes n'est pas bien vu : cela sous-entend un manque d'investissements. C'est étrange, mais c'est une question de logique internationale : un endettement faible signifie que l'entreprise a peu investi.

Je répondrai à présent à une question qui n'a pas été posée. L'entreprise avait-elle une possibilité de survivre sans cette opération ? La réponse est non. Je vous donne des chiffres.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, mag ik u vragen om kort te zijn?

02.09 Minister **Johan Vande Lanotte**: Natuurlijk, mijnheer de voorzitter. Ik moet toch antwoorden.

Op de vraag van de heer Devlies of men er niet beter aan gedaan had het bedrag in het pensioenreservefonds te storten, zeg ik het volgende. In 1999 was er een tekort van 1,4 of 1,5 miljard euro in het pensioenfonds. De 3 volgende jaren heeft het bedrijf 1,6 miljard euro in het fonds gestopt. Dat betekent 1,6 miljard frank die men niet kon gebruiken om te investeren in de ontwikkeling van de maatschappij.

Wat is het resultaat in 2002? Het tekort in het pensioenfonds is gestegen met 0,1. Op 3 jaar heeft men 1,6 miljard uitgegeven en het fonds is gedaald, omdat de waarde van een aantal aandelen was gedaald. Op de vraag of men het bedrag niet beter in zo'n pensioenreservefonds kan stoppen, antwoord ik dat ik nooit of te nimmer de eerste pijler wil garanderen met een pensioenreservefonds zoals u voorstelt. Nooit! De tweede pijler is bijkomstig. Dat zijn bijkomende inkomens. Men weet dat men daar een zeker risico loopt. De eerste pijler afhankelijk maken van een fonds met aandelen doe ik in geen geval. Ik heb altijd beklemtoond dat de Staat de eerste pijler moet betalen. Dat is een echte garantie. Het Zilverfonds garandeert niet de pensioenen van Belgacom. Dat heb ik nooit beweerd. U concludeert dat. Het Budget zal de pensioenen garanderen. Volgend jaar moet het Budget minder rente betalen, ontvangen bijdragen van Belgacom en

02.09 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur Devlies demande s'il ne serait pas préférable de verser cette somme dans un fonds de réserve pour les pensions. En 1999, le fonds de pension accusait un déficit de 1,4 ou de 1,5 milliard d'euros. Au cours des trois années suivantes, un montant de 1,6 milliard d'euros a été versé dans le fonds. Le déficit ne s'en est pas moins accru de 0,1 en 2002. En dépit de tous les versements, la valeur du fonds s'était donc dépréciée en raison de la dépréciation des actions. Le premier pilier ne peut donc jamais être garanti par des actions. Ce n'est pas une option sûre, tout simplement. L'Etat doit financer le premier pilier. Une entreprise qui doit alimenter un fonds de pension au moyen d'actions en des temps difficiles se trouve paralysée. dans

betaalt daarmee de pensioenen. Er zal geen geld uit het Zilverfonds moeten worden gehaald om de pensioenen van Belgacom te betalen. Dat is niet de bedoeling.

In Het Nieuwsblad en De Standaard heb ik gelezen dat men plotseling voorstander is geworden van een pensioenfonds met aandelen. Ik niet. Waarom niet? Men heeft 1,4 miljard frank bijbetaald en nog is de schuld vergroot. Mocht deze tendens zich volgend jaar doorzetten, betekent dit dat Begroting voor al de wettelijke pensioenen 3 à 4 miljard euro moet bijstorten om een deficit te voorkomen. Dat is geen goede oplossing. Indien we op de ingeslagen weg verder waren gegaan, was het mogelijk dat het bedrijf een aantal jaren zeer goede zaken deed, want de aandelen kunnen stijgen. Men zou dat echter nooit uit het fonds hebben gehaald. Mocht men echter geconfronteerd worden met een aantal opeenvolgende slechte aandeeljaren – zoals dat het geval is geweest – op het ogenblik dat het bedrijf aan investeringen toe is, ontnemt men het bedrijf de mogelijkheid om te investeren. Ik denk dat deze beslissing absoluut moest worden genomen.

Pour faire partie du comité de nomination de Belgacom, les administrateurs doivent être indépendants tant de Belgacom que d'ADSB ou de l'État. On doit trouver des personnes ayant des références dans le domaine industriel. Cet exercice est très délicat et très important. Les normes imposées aux entreprises privées doivent l'être également dans ce cas-ci.

En ce qui concerne les interlocuteurs sociaux, des contacts assez réguliers ont eu lieu et, comme vous avez pu le constater, ceux-ci se sont bien passés. Ils ont été informés le même jour de l'action entreprise.

L'Inspection des finances a rendu un avis positif.

En ce qui concerne la péréquation, j'ai déjà répondu.

Er staat hier iets over 5 miljard. Het is de vraag of die 5 miljard genoeg is. Dat is inderdaad de berekening. Het absolute maximum dat we volgens sommige berekeningen konden vragen was 5,2 miljard. Men heeft daarop echter een aantal opmerkingen gemaakt die wij niet konden weerleggen. Zo zijn we tot die 5 miljard euro gekomen.

02.10 Pierre-Yves Jeholet (MR): Monsieur le président, je serai bref car je comprends que le second débat, dont l'enjeu est plus important, passionne davantage le ministre.

En ce qui concerne la question précise, je retiendrai que des efforts sont réalisés et que des pistes sont explorées par Belgacom afin que le service ADSL soit accessible à un maximum de particuliers et d'entreprises, et ce dans n'importe quelle zone du pays, car ce service ADSL est très performant et moins cher que d'autres services concurrentiels et alternatifs.

02.11 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour le détail de l'ensemble de l'opération. On peut effectivement se réjouir de la façon dont tout ce débat a été mené et de la conclusion de cet accord. Je suis de l'avis du ministre, notamment sur les pensions. Cette entreprise n'avait pas d'avenir en conservant les pensions. Si l'on voulait la valoriser convenablement par une mise en bourse, il fallait commencer par cette opération-là. On peut toujours discuter des chiffres et on en discutera probablement dans six mois.

l'impossibilité de réaliser des investissements indispensables.

Par ailleurs, il ne s'agit pas de garantir les pensions de Belgacom par l'entremise du Fonds de vieillissement. C'est le rôle du budget.

De bestuurders in het benoemingscomité zullen onafhankelijk van Belgacom, ADSB en de Staat moeten zijn, alsook over een belangrijke industriële ervaring moeten beschikken.

Met de sociale partners, die op de hoogte werden gebracht, zijn er geen problemen gerezen.

De Inspectie van Financiën heeft een positief advies uitgebracht.

Selon nos calculs, nous pouvions demander 5,2 milliards d'euros maximum mais des observations justifiées ayant été formulées à ce propos, nous avons ramené ce montant à 5 milliards.

02.10 Pierre-Yves Jeholet (MR): Ik onthoud dat Belgacom inspanningen levert om de ADSL-techniek binnen het handbereik van zoveel mogelijke particuliere gebruikers en ondernemingen te brengen.

02.11 Olivier Chastel (MR): Ik verheug mij over de manier waarop de besprekingen zijn gevoerd. Over cijfers kan er steeds gediscuteerd worden. We kunnen ze over zes maanden controleren.

Kan de minister bevestigen dat de

quand on aura passé le cap du 1^{er} janvier et de la valorisation d'un certain nombre d'éléments.

Je voudrais simplement revenir sur deux points, monsieur le ministre. Etes-vous ou vos experts d'accord avec la récente valorisation à 10,8 milliards de l'entreprise elle-même?

Par ailleurs, j'ai été inattentif quelques instants et je ne sais donc pas si vous avez répondu à la question de savoir ce que le ministre du Budget allait faire de ces 5 milliards?

02.12 Johan Vande Lanotte, ministre: Je vais vous répondre immédiatement.

Les 10,8 milliards, c'est une estimation provisoire mais c'est le marché qui va, bien entendu, fixer le montant. Si c'est plus ou moins, cet achat sera rectifié. En d'autres termes, nous allons effectuer le premier achat à un prix estimé de 10,8 milliards et nous rectifierons après coup. Cela n'a donc pas tellement d'importance.

En ce qui concerne le budget, selon notre estimation, cela fait aussi partie du budget. C'est une rentrée budgétaire, ce qui veut dire que le budget 2003 indiquera, à notre avis, un léger surplus.

02.13 Olivier Chastel (MR): Ce sera pour le budget 2003? C'est la nouvelle du jour!

02.14 Carl Devlies (CD&V): Ik kan mij niet herinneren dat ik over het Pensioenfonds heb gezegd dat dit noodzakelijkerwijs uit aandelen zou moeten bestaan. Er bestaan andere mogelijkheden voor het pensioenreservefonds.

In ieder geval is het Zilverfonds een boekhoudkundige operatie en bevat het geen tegenwaarde. Ik stel vast dat mijn vrees bewaarheid wordt en dat u enerzijds, die 5 miljard zult opnemen in de algemene middelen en anderzijds, de 5 miljard lasten die er ook zijn naar de toekomst worden doorgeschoven.

02.15 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce n'était pas 10,8 mais 10,5. Je me suis trompé.

En ce qui concerne le fonds de pension, j'ai les chiffres définitifs. Le déficit était de 1,5 en 1999. Entre-temps, il y a eu un versement de 1,3. Le déficit a augmenté pour passer à 1,6. Il y a eu quelques discordances mais ce sont les chiffres exacts.

De heer Devlies zegt dat hij het erg vindt dat ik dat niet opneem. Het is merkwaardig dat hij dat zegt. De Europese regels zijn de Europese regels. Wat wil hij dat wij nu doen? Wij krijgen 5 miljard inkomsten. Volgens de Europese regels zijn dat inkomsten, maar wij beslissen dan, tegen de Europese regels in, dat het geen inkomsten zijn. Ik heb u het voorbeeld gegeven van de 20 miljard frank van de NMBS die nooit als een uitgave is beschouwd, maar plots was dat wel het geval. Dat was een tegenvaller, maar wij aanvaardden dat van Europa. Als in dit dossier nu het bedrag volgens de Europese regels als inkomsten moet worden beschouwd, moet België dan de in het Europees recht beschouwde inkomsten weigeren? Dat kan toch niet. Ik heb nog nooit een minister van Begroting gekend die zo naïef was om zo iets te doen.

Voorts spreekt hij over de kosten die dit met zich meebrengt. Dat klopt

waarde van de onderneming thans op 10,8 miljard wordt geschat?

Wat gaat de minister van Begroting met de 5 miljard euro aanvangen?

02.12 Minister Johan Vande Lanotte: Het cijfer van 10,8 miljard is een voorlopige raming. Budgettair gesproken gaat het om een inkomst voor de begroting 2003.

02.13 Olivier Chastel (MR): Voor de begroting 2003? Dat is pas nieuws!

02.14 Carl Devlies (CD&V): Je n'ai jamais affirmé que le fonds de pension ne peut être constitué que d'actions. Or, le Fonds de vieillissement n'est qu'une opération comptable. Cinq milliards d'euros sont prélevés sur les moyens généraux et cinq milliards d'euros de charges sont reportés.

02.15 Minister Johan Vande Lanotte: Een correctie aan de cijfers die ik daarnet heb meegedeeld. Het tekort voor 1999 bedraagt 1,5 miljard euro.

Les règles européennes prévoient cinq milliards de recettes supplémentaires. Je comprends que l'opposition ne goûte pas la chose mais je ne puis tout de même pas ne pas m'y conformer.

Sur 40 années, l'opération sera neutre. Il est donc inexact de dire que les coûts sont reportés à une échéance proche. En ce qui concerne les éventuels bénéfices à venir, nous devons également suivre les règles européennes et il

niet. De operatie is over 40 jaar neutraal. Het is heel goed mogelijk dat de plussen en de minnen van volgend jaar niet worden meegerekend door Europa. Terwijl Europa dit jaar de 5 miljard beschouwt als inkomsten, is het evengoed mogelijk dat we de 64 miljoen die we volgend jaar met de operatie winnen, niet bij onze inkomsten mogen tellen. Wij kunnen daar niets aan doen. Dat zijn de Europese regels. Ik kan er ook niet aan doen dat het voor de oppositie niet plezierig is dat wij een meevaller hebben, maar dat gebeurt ook. Als wij tegenvallers hebben, is dat voor de meerderheid niet leuk. Een meevaller vindt de oppositie niet leuk, maar die is er.

n'est pas exclu qu'ils ne puissent pas être comptabilisés au titre de recettes.

02.16 Carl Devlies (CD&V): Het camoufleert wel een structurele verslechtering van de begroting, zowel op het vlak van de uitgaven die men moeilijk onder controle kan houden, als op het vlak van de inkomsten die dalen. Door dergelijke operaties camoufleert men die structurele evolutie in de begroting. Hoe dan ook is het zo dat men een last van 5 miljard opneemt die men in de toekomst ook zal moeten honoreren.

02.16 Carl Devlies (CD&V): Quoi qu'il en soit, la réalité d'une situation budgétaire de plus en plus mauvaise est escamotée. Il faudra bien un jour payer les cinq milliards d'euros.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verhuis van het zegelverdeelcentrum van De Post van Mechelen naar Jemelle" (nr. 137)

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het vertrek van het zegelverdeelcentrum van De Post uit Mechelen" (nr. 183)

03 Questions jointes de

- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le déménagement du centre de distribution du timbre de Malines à Jemelle" (n° 137)

- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le départ du centre de distribution de timbres de La Poste de Malines" (n° 183)

03.01 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal straks voortgaan met de analyse en de strategie van De Post. Aangezien we echter een stuk van de agenda overslaan en nu reeds deze vragen aanvatten, zal ik kort mijn vraag stellen over het zegelverdeelcentrum.

03.01 Inge Vervotte (CD&V): Il est question du transfert du centre de distribution des timbres-poste de La Poste de Malines à Jemelle. Pourquoi? Qu'advient-il du personnel et des bâtiments?

Wij hebben vernomen dat het zegelverdeelcentrum van Mechelen eind oktober 2003 zou verhuizen naar Jemelle. Ook de dienst der voorraden zou blijkbaar eind maart 2004 verhuizen. Wij hebben hier een aantal vragen bij.

Wij begrijpen niet goed wat de strategie terzake is. Wij willen ook weten wat de gevolgen daarvan zijn voor het personeel. Is hierover een akkoord? Wat is de toekomst van de activiteit van De Post in Mechelen? Is er een verdere afbouw voorzien? Wat met de gebouwen? Die gebouwen staan leeg en het gerucht doet de ronde dat die zouden zijn verkocht aan een Duitse firma.

Ik had graag een antwoord gekregen op deze vragen.

03.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, in november 2001 wist minister Daems ons te vertellen in de commissie dat de nettosom van de tewerkstelling door De Post in Mechelen batig zou zijn. Hij vertelde er zelfs bij dat Mechelen het datacentrum van De Post zou worden in dit land. Dat betekende volgens Daems dat in de nabije toekomst bijkomende werkgelegenheid zou worden gecreëerd. Ik heb daar tot op de dag van vandaag nog niet veel van gemerkt. Ik hoop

03.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Le ministre Daems avait affirmé que La Poste créerait des emplois supplémentaires à Malines. Cela n'a guère été le cas. Le transfert à Jemelle est définitif et constitue une décision purement

dat u mij straks het tegendeel kan meedelen.

Ik verneem dat de beslissing om het zegelverdeelcentrum naar Jemelle te verplaatsen, definitief is. Er zal altijd wel een welles-nietes-spelletje blijven bestaan over de vraag of dit dossier nu al dan niet een communautair dossier is. Uiteraard is het een communautair dossier, zoals dat ook het geval is met de postsorteercentra en vele andere dossiers. Dat is misschien stof voor een andere discussie.

Mijn bekommernis is het lot van de werknemers in Mechelen en de toekomst van de overige activiteiten van De Post in Mechelen. Ik had graag van u een antwoord gekregen op de vragen die ik u schriftelijk heb bezorgd.

Wat is de reden voor de verhuis? Op welke manier is de toekomst van de filatelie-afdeling en de drukkerij gewaarborgd? Waarom konden de investeringen niet in Mechelen gebeuren? Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

03.03 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik heb daarover uiteraard informatie gevraagd aan De Post. Zij meldt mij dat met het oog op het optimaliseren van de infrastructuur De Post inderdaad heeft beslist om zowel de filatelie als de logistiek te reorganiseren.

Het administratief en het commercieel departement van de dienst Filatelie werd in 2000 van Brussel naar Mechelen gebracht in de gebouwen van de drukkerij en het zegelverdeelcentrum. Nu wordt een plan voorgesteld met het oog op het optimaliseren van de productiviteit en het gebruik van de capaciteit van de logistieke platformen die belast zijn met het klaarmaken en de uitreiking van de postale waarden en de logistieke producten. Die activiteiten hebben nu plaats in Mechelen en Jemelle. Er werd een voorstel gedaan om ze te concentreren in de site van Jemelle. De filatelie-activiteiten en de productie en de commercialisering van de filatelie-producten blijven geconcentreerd in Mechelen.

Het plan is goedgekeurd in de paritaire commissie van vrijdag 11 september 2003. Het personeel zal de mogelijkheid krijgen hun betrekking te behouden in de site te Mechelen, binnen de filatelie of binnen de zegeldrukkerij. Er is in een individuele begeleiding voorzien voor de interne mobiliteit binnen de stad zelf. We hebben te maken met een rationalisering, zonder dat het personeel in de betrokken stad moet afvloeien. Het is een relatief beperkte operatie die in het kader van het verbeteren van de efficiëntie te verdedigen valt. Nogmaals, de operatie houdt ook in dat in Mechelen het centrum voor de filatelie en de productie en de commercialisering blijven. Terzake is er sprake van een misverstand, want sommigen hebben begrepen dat dit volledig verdwijnt. In Jemelle worden een aantal andere activiteiten, vooral de logistieke activiteiten, geconcentreerd.

03.04 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik ben blij dat er een akkoord werd bereikt in het paritair comité. Er is blijkbaar ook geen probleem voor het personeel. Ik hoop dat dat ook op lange termijn het geval zal zijn, want als hun activiteit verdwijnt, dan komen zij in een pool terecht en de vraag is of er op lange termijn nog een job zal zijn voor hen.

Dat laat ik echter over aan het overleg. Ik heb ook vragen bij het optimaliseren van de infrastructuur en het performanter maken. Gebeurt dat met deze beslissing? Tevens dient de vraag te worden gesteld of dit

communautaire. Quel est le sort réservé au personnel? Qu'advient-il des autres activités de La Poste à Malines? Comment la direction de La Poste motive-t-elle cette décision?

03.03 Johan Vande Lanotte, ministre: La Poste a effectivement décidé de réorganiser les unités Philatélie et Logistique et la concentration de certaines activités logistiques à Jemelle s'inscrit dans ce cadre. L'unité Philatélie, partie production et commercialisation, est toutefois maintenue à Malines. Le personnel de Malines conserve donc son lieu de travail. Un accompagnement individuel est prévu et aucun licenciement n'est à l'ordre du jour. Il s'agit d'une opération relativement limitée.

03.04 Inge Vervotte (CD&V): Je me réjouis d'entendre que cette opération n'affectera pas le personnel de La Poste et j'espère que cela vaut également pour le long terme. Je me demande toutefois si les coûts de cette réorganisation se justifient par rapport aux avantages. Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question

geen kosten met zich meebrengt maar wel opbrengsten oplevert. Ook heb ik niet vernomen of het gebouw verkocht is. Zo ja, is het aan een Duitse firma verkocht?

obtenu de réponse à ma question sur les bâtiments de Malines qui seraient déjà vendus.

03.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik blijf het alleszins jammer vinden dat de verhuis moet gebeuren. Mijns inziens is dat gebeurd onder Waalse politieke druk want die zegels moeten nog steeds van Mechelen naar Jemelle. Ik heb me ook laten vertellen dat er in Jemelle nog heel veel kosten moeten worden gedaan, onder meer in verband met bodemsanering. Dat het een communautair dossier is blijkt mijns inziens ook uit het feit dat er – toeval of niet – serieuze restauratiewerkzaamheden zijn gedaan aan het station van Jemelle, inclusief bijvoorbeeld de toegangsweg naar het postgebouw.

03.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je maintiens qu'il s'agit d'une décision communautaire. D'importants investissements sont nécessaires à Jemelle et les timbres-poste doivent en tout cas retourner à Malines. Bien qu'il ne soit pas directement concerné, le personnel considère avec amertume ce transfert qui n'est pas directement lié à une cause économique. J'espère que les garanties en matière d'emploi sont réelles.

Mijnheer de minister, hoewel u bevestigt dat de personeelsleden niet onmiddellijk worden getroffen, blijft er bij hen alleszins een wrang gevoel hangen. Zij zijn gefrustreerd omdat zij beseffen dat er geen echte economische redenen zijn voor een verhuis.

Ten slotte hoop ik alleszins dat het niet bij mooie woorden en beloften blijft inzake de werkgelegenheid maar dat er nu eindelijk ook eens iets gaat gebeuren.

03.06 Minister Johan Vande Lanotte : Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een antwoord voor mevrouw Vervotte. Wat die verkoop betreft, die vraag stond niet in de oorspronkelijke schriftelijke vraag. Ik weet dit echt niet. Ik kan het navragen maar ik ken het dossier uiteraard niet.

03.06 Johan Vande Lanotte , ministre: Je vérifierai quels sont les projets pour les bâtiments.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het filiaal van de Post, Artis" (nr. 131)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "Deltamedia en concurrentievervalsing" (nr. 132)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de reorganisaties van Vincindo" (nr. 133)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "partners voor de Post" (nr. 134)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de performantie van De Post" (nr. 135)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de onbetrouwbaarheid van aangetekende zendingen en van kilopost" (nr. 281)
- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de situatie van het postkantoor van Verviers" (nr. 288)

04 Questions jointes de

- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la filiale de La Poste, Artis" (n° 131)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'éventuelle distorsion de concurrence due à Deltamedia" (n° 132)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les réorganisations au sein de Vincindo" (n° 133)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un partenariat pour La Poste" (n° 134)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'efficacité de La Poste" (n° 135)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le manque de fiabilité des envois recommandés et de kiloposte" (n° 281)
- M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur

"la situation du bureau de poste de Verviers" (n° 288)

04.01 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik ben zeer dankbaar voor het voorstel van mevrouw Lalieux en het verheugt mij dat het werd aangehouden. Het zal er in elk geval voor zorgen dat ik in de toekomst minder vragen zal stellen.

Ik zal dan mijn vragen zo bondig mogelijk stellen.

04.02 Minister Johan Vande Lanotte: Mevrouw Vervotte, de vraag met betrekking tot Belgacom werd door de heer Devlies gesteld. Die vraag verving dus uw vraag. U had ook een vraag met betrekking tot de beursgang van Belgacom?

04.03 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag met betrekking tot Belgacom betrof het bedrijf zelf, maar die heb ik schriftelijk gesteld om de werkzaamheden van de commissie te bespoedigen.

04.04 Minister Johan Vande Lanotte: Dat is inderdaad een schriftelijke vraag geworden. Ik zie dat ze niet meer op de agenda van deze commissievergadering staat.

De **voorzitter:** Mijnheer de minister, ik had dat inderdaad moeten meedelen.

04.05 Inge Vervotte (CD&V): Mijn samengevoegde vragen hebben betrekking op de filialen van De Post en hun toekomst.

Ik stel deze vragen aan de minister, omdat het hier om een strategische keuze gaat. Onder het bewind van minister Daems werd een expansieve strategie gevoerd die tot doel had de geconsolideerde omzet, inclusief de nieuwe filialen, te verdubbelen tot 5 miljard euro tegen 2005 met een sterke diversificatie in activiteiten en een reeks overnames waardoor de klassieke postdiensten nog slechts 65% van de omzet zouden mogen vertegenwoordigen.

De postgroep zou een grote internationale dienstleverancier worden. De traditionele activiteit werd opgesplitst in retail en mail. Al snel bleek dat de doelstelling niet zou worden gehaald en de heer Thys concentreerde zich opnieuw op de kernactiviteiten van De Post.

Wat gebeurt er ondertussen met die filialen? Men verkoos een verandering van strategie, maar de aankoop van die filialen was reeds een feit. Tot op vandaag is er weinig zicht op de exacte toestand van de filialen. Het enige wat duidelijk is, is dat het overgrote deel tot op heden verlieslatend is. Voor 2002 werd er een verlies van 47 miljoen euro geboekt op de filialen. Voor 2003 en 2004 spreekt de heer Thys ook van verliezen en een break-even zou eventueel mogelijk zijn in 2005.

Het probleem van de verlieslatende filialen is dat ze vaak actief zijn in niet-traditionele postmarkten en dus eigenlijk niet meer thuishoren in de nieuwgekozen strategie van de heer Thys.

Ik vernam dan ook graag van de minister wat nu de strategie is om een oplossing te bieden voor de gevolgen van de gewijzigde strategie? Meer concreet, wat gebeurt er met die filialen, met onder andere Artis, Deltamedia en Vincindo?

Ik las in de krant dat De Post het filiaal Artis zou hebben verkocht aan een Nederlandse groep. Er zouden nog een aantal problemen bestaan voor een aantal personeelsleden. Welke oplossing is er voor die

04.01 Inge Vervotte (CD&V): L'acceptation de la proposition de Mme Lalieux est une bonne chose.

04.03 Inge Vervotte (CD&V): J'ai transformé ma question sur la mise en Bourse de La Poste en une question écrite.

04.05 Inge Vervotte (CD&V): Du temps du ministre Daems, La Poste menait une politique expansive. D'ici à 2005, le chiffre d'affaires devait atteindre 5 milliards d'euros. La société a dès lors investi dans la diversification et dans les rachats d'entreprises. L'objectif était de faire en sorte que les produits classiques ne représentent plus que 65 pour cent du chiffre d'affaires. Les activités ont été regroupées en deux divisions: "Retail" et "Mail".

Cette stratégie ne donnant pas les résultats escomptés, La Poste, sous l'égide de son manager actuel, a décidé de se recentrer sur ses activités de base. De nombreuses filiales spécialisées ont toutefois déjà été créées. Qu'en adviendra-t-il? Les pertes accusées par ces succursales atteignaient en 2002 un total de 47 millions d'euros. En 2003 et en 2004 également, elles resteront déficitaires. Selon le directeur actuel, le seuil de rentabilité devrait pouvoir être atteint en 2005.

Il est clair que des filiales déficitaires telles que Artis, Deltamedia et Vincindo ne s'inscrivant pas dans la nouvelle stratégie de M. Thys. La Poste doit

mensen? Zal De Post haar verantwoordelijkheid nemen ten aanzien van hen?

Fundamenteel, wat is de kostprijs geweest van heel dit avontuur? Hoe hoog loopt het verlies op voor De Post door de aan- en verkoop van het filiaal Artis? Wie is hiervoor verantwoordelijk en hoe kan men vermijden dat dergelijke verkeerde acquisities in de toekomst nog zullen gebeuren?

Wat Deltamedia betreft, gaat De Post ervan uit dat Deltamedia een deel van de markt zal overnemen van zijn Nederlandse concurrent. Deltamedia is vandaag actief in het vrijgemaakte deel van de markt. Worden op enige wijze middelen van de openbare dienst gestoken in Deltamedia? Indien dat het geval is, loopt men dan niet het risico aan te kijken tegen een klacht van concurrentievervalsing van de private bedrijven die ook actief zijn op deze markt?

Deltamedia besteedt zijn krantenbedeling uit via onderaanneming. Weet de minister dat daar schijnzelfstandigen aan het werk zijn? Schijnzelfstandigheid was een prioritair punt voor de regering. Wat zal de minister doen om deze situatie recht te trekken in de bedrijven waarvoor hij bevoegd is?

Ik heb nog een aantal vragen met betrekking tot Vincindo. De heer Thys heeft laten weten dat het hoogstnoodzakelijk zal zijn ook daar verder te herstructureren. Wat heeft men precies voor ogen? Wat zijn de gevolgen voor het personeel? Wat is de visie en de strategie die hierachter zit?

Ik kom nu tot mijn vragen inzake de partners van De Post en de performantie van De Post, vragen die eigenlijk al een tijdje geleden zijn opgesteld maar die vandaag plots zeer actueel geworden zijn. Wij zijn vorige week al begonnen aan een discussie over het sluiten van het sociaal akkoord en de gevolgen daarvan, en over de strategie die ze teweeggebracht heeft. Ik lees in de krant dat Johnny Thijs zo vlug mogelijk een partner wil om zo de veranderingen die hoogstnoodzakelijk zijn voor De Post te kunnen doorvoeren. Vandaag lezen wij dan ook in geuren en kleuren dat de Nederlandse Post kandidaat is en de Nederlandse Post verklaart dat er hoogstwaarschijnlijk nog andere kandidaten zijn.

In een andere krant lees ik weliswaar dat de heer Klees, die voorzitter is van de raad van bestuur, vindt dat De Post best eerst nog wat performanter zou worden en dat De Post nog niet klaar is voor een partnership. Het wel of niet in zee gaan met een partner, met welke partner, volgens welke timing, en hoeveel aandelen die dan in handen zou nemen, zijn natuurlijk uiterst cruciale punten voor de toekomst van De Post. De gedelegeerde bestuurder heeft zijn visie erover gegeven, de voorzitter van de raad van bestuur heeft zijn visie erover gegeven – weliswaar een andere – maar alleen de minister heeft zich over dat essentiële punt nog niet uitgesproken. Wat is uw mening, mijnheer de minister, over de noodzaak van De Post een partnership aan te gaan? Indien dat nuttig is, welke timing ziet u daarvoor? In welke omstandigheden zou dat gebeuren? Hoeveel aandelen neemt de partner dan? Hoe gaat u garanties inbouwen om er zeker van te zijn dat het inderdaad de goede partner is met wie men in zee gaat? En zijn er op dit moment gesprekken aan de gang?

Ten slotte, is er nog mijn vraag over de onbetrouwbaarheid van de aangetekende zendingen, iets wat wij ook vernomen hebben via het jaarverslag van de ombudsvrouw. De ombudsvrouw van De Post maakt aewaa van een bijna totale onbetrouwbaarheid van de aangetekende

s'en défaire. Selon la presse, La Poste aurait ainsi revendu Artis à un groupe néerlandais. Quelles étaient les conditions de cette transaction? Qu'advient-il du personnel? Quelle est l'ampleur des pertes encourues par La Poste à la suite de cette mauvaise acquisition? Aujourd'hui, Deltamedia développe ses activités dans la partie libérée du marché. Des fonds publics seront-ils encore investis, d'une manière ou d'une autre, dans cette filiale de La Poste? L'information selon laquelle Deltamedia collaborerait avec des pseudo-indépendants est-elle exacte? Ne faut-il pas craindre, avec Deltamedia, d'être accusé de distorsion de la concurrence à l'égard des entreprises privées du marché? Selon M. Thys, il faudra poursuivre les assainissements au sein de Vincindo pour que l'entreprise soit rentable. Quelle est la cause de cette situation et qui est responsable de la mauvaise santé de l'entreprise? Qu'advient-il du personnel?

M. Klees, le président du conseil d'administration de La Poste, estime que l'entreprise doit améliorer ses performances avant qu'il ne puisse être question de discuter avec un partenaire éventuel. Entre-temps, l'administrateur délégué, M. Thys, insiste sur l'intérêt marqué par les Pays-Bas pour La Poste. Que pense le ministre d'un éventuel partenariat? Une telle construction pourrait-elle être utile? Dans l'affirmative, dans quelles circonstances et quel serait le cas échéant le calendrier?

Les deux dirigeants de La Poste affirment par contre à l'unisson que La Poste doit devenir une entreprise plus performante. Il a été beaucoup question récemment du timbre prior, des problèmes de distribution et du manque de fiabilité au niveau des envois recommandés. En ce qui concerne les envois recommandés, les problèmes se situeraient sur le plan du code barre. Pourquoi le système du code barre ne fonctionne-t-il pas convenablement? Qui est responsable dans ce domaine? En

zendingen en van nog grotere problemen bij Kilopost, de pakjesdienst van de Post. Het geeft soms aanleiding tot zware problemen, bijvoorbeeld mensen die bij verstek worden veroordeeld omdat zij hun aangetekende oproepingsbrief niet hebben ontvangen en omdat die ook niet kan worden teruggevonden. Het eigenlijke probleem lijkt bij het barcodesysteem te liggen, dat in elk tussenstation moet registreren of de aangetekende zending daar gepasseerd is. Het systeem blijkt nog altijd niet te werken. In vele kantoren en tussenstations is er gewoon geen barcodelezer en wordt er niet geregistreerd. Zo wordt het dan ook compleet onmogelijk om exact terug te vinden waar de aangetekende zending precies gebleven is.

Dezelfde barcode wordt ook gebruikt voor de kilopost. De ombudsvrouw vermoedt zelfs dat daar malafide praktijken mee gemoeid zijn en dat personen binnen of buiten De Post die weet hebben van die moeilijkheden systematisch interessante pakjes stelen. Er is niet meer terug te vinden waar dat gebeurde. Ik zou graag van u vernemen, mijnheer de minister, hoe lang die barcode precies in gebruik is en hoe het mogelijk is dat een systeem dat zo lang in gebruik is toch nog zo lek is als een zeef? Wat is uw standpunt terzake? Is het gerechtvaardigd dat alleen de verzender recht heeft op een schadevergoeding, niettegenstaande in vele gevallen eigenlijk de geadresseerde de dupe is van het onvermogen van het overheidsbedrijf? Bent u bereid terzake op korte termijn het beheerscontract bij te werken nu de oplossing van dat probleem uitblijft?

De **voorzitter**: Dank u, mevrouw Vervotte. Ik wil u feliciteren voor de beknopte stijl waarmee u uw vragen gebracht hebt met toepassing van het principe van Goethe: "In der Beschränkung zeigt sich der Meister."

04.06 André Frédéric (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je viens de prendre connaissance de la décision prise par La Poste de ne pas retenir le bureau de Verviers 1 parmi les grands bureaux de la province de Liège. En effet, la décision prise considère comme grands bureaux, Liège 1, Liège 2 et Seraing.

Compte tenu d'une convention collective, cette décision va entraîner la suppression des tournées avancées, avec des départs entre 6 et 7 heures le matin, à Verviers. Ces tournées concernent essentiellement les entreprises, les administrations publiques, communales et la distribution des quotidiens. Un certain nombre de scénarios annoncent également la perte d'au moins 10 emplois sur le site de Verviers 1.

Les postiers verviétois contestent les critères de sélection qui ont été pris en compte par La Poste pour justifier cette décision. En effet, La Poste n'a pas tenu compte du volume global de l'emploi mais bien de la densité des boîtes aux lettres dans les régions concernées. Pour information, le bureau de poste de Verviers 1 emploie actuellement 80 personnes pour desservir approximativement 60.000 habitants. Par comparaison, le bureau de Seraing, qui, lui, dessert également 60.000 habitants, emploie seulement 50 personnes.

Cette décision provoque des réactions assez importantes dans l'arrondissement de Verviers, arrondissement rural et semi-rural. Après les essais Géoroute et la suppression d'un certain nombre de petits bureaux de poste, les habitants de cet arrondissement considèrent que les notions de service au public et de qualité du service public sont quelque peu oubliées. J'ajoute que c'est un nouveau coup porté à une région qui a déjà été marquée par les décisions successives.

Monsieur le ministre, avez-vous été informé de cette décision? Acceptez-vous les justifications avancées par la direction de La Poste?

cas de problèmes avec un envoi recommandé, envisage-t-on d'indemniser non seulement l'expéditeur mais également le destinataire, qui est tout autant la victime d'un dysfonctionnement?

04.06 André Frédéric (PS): De Post heeft zopas beslist het kantoor van Verviers 1 niet in aanmerking te nemen als groot postkantoor van de provincie Luik. Deze beslissing zal ertoe leiden dat de vroege rondes, die tussen 6 en 7 beginnen, zullen worden afgeschaft. Volgens een bepaald scenario zullen een tiental jobs en tal van diensten verdwijnen. Volgens de postbeambten van Verviers houdt deze beslissing geen rekening met het aantal werknemers maar enkel met de densiteit van de postbussen. Dat leidt tot heel wat reacties in het arrondissement Verviers. In dit landelijk gebied leeft de indruk dat het begrip kwaliteit van de overheidsdienst ietwat wegdeemstert. Kan genoemde beslissing niet opnieuw worden bekeken?

Dans quelle mesure pourrait-on envisager de reconsidérer et de réétudier cette décision qui, comme je l'ai déjà dit, porte un nouveau coup dur à un arrondissement fort éloigné de Bruxelles, mais qui compte à mes yeux et aux yeux d'un certain nombre de mes collègues.

04.07 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mevrouw Vervotte, voor mij is de globale visie dat, wanneer een filiaal verlieslatend is, dat enkel kan wanneer dat filiaal een heel belangrijke schakel is in de toekomst van het bedrijf. Ik geef het voorbeeld van Certipost, de certificering van handtekeningen die samen met Belgacom is gebeurd. Ik denk dat niet aanwezig zijn in dit segment een strategische fout zou zijn, ook al levert dat op dit moment verlies op. Misschien zal dit segment zich niet echt ontwikkelen. Niemand zegt dat Certipost binnen 10 jaar echt goed zal zijn. We hebben daar een aantal voorspellingen en visies over. Dit mankeren zou volgens mij een heel slechte zaak zijn. Daar moet je in zitten, lijkt mij.

Voor die bedrijven waar het echt een strategische noodzaak is, kun je ook gedurende een periode een verlies lijden. Voor de andere filialen is het voor mij heel duidelijk. Dat is ook aan de heer Thijs gezegd in een gesprek en het bleek ook zijn visie te zijn. Ofwel zullen die in 2004 met een hoge graad van zekerheid rendabel zijn, ofwel moeten ze worden afgestoten. We kunnen niet verder met de filosofie van allerlei bijactiviteiten, die dan blijkbaar de hoofdactiviteit gaan hypothekeren. We hebben dit inderdaad misschien te veel gedaan. Ik wil daar nu geen kritiek op geven. Achteraf is het altijd gemakkelijk om te zeggen dat men minder had moeten doen en ik wil toch vragen om daar heel voorzichtig mee te zijn. Ook bij de NMBS is dat gebeurd.

In elk geval, als je een filiaal hebt, moet je heel vlug beslissen. Wat mij betreft is de lijn dus dat het ofwel om een strategisch belang gaat en dat men dan tijdelijk een aantal verliezen kan dragen, ofwel, als het niet zo strategisch is, dat men dat moet beperken en als het niet lukt die activiteit afstoten.

Dat is de reden waarom Artis werd afgestoten. Artis is verkocht aan het Nederlandse bedrijf ECF. Daarbij zijn vier mensen betrokken, niet meer. Voor die vier mensen zal de Post proberen hen zo goed mogelijk op te vangen en hun een nieuwe job te geven. Voor die vier mensen zou dat mogelijk moeten zijn. In 2002 was er een waardevermindering van 5,5 maar dat was niet alleen Artis, dat ging over de deelname in 15,5 miljoen euro in Vincindo en dus niet alleen in Artis. In 2003 zijn er geen bijkomende verliezen op Artis.

Er zijn nu eigenlijk enkele interessante overnames die zouden kunnen gebeuren. De Raad van bestuur heeft gezegd dat eerst de zaak opgekuist moest worden en dat men dan daarover zou praten, niet eerder. Ik heb gemerkt dat er een mogelijkheid was en dat aan de heer Thijs voorgelegd. Ik weet zelfs niet meer wat het juist was, om heel eerlijk te zijn. Er was in ieder geval een mogelijkheid. Men heeft echter gezegd het te willen doen zoals afgesproken. Eerst orde op zaken stellen, volledig, en dan pas gaan praten. De Raad van bestuur is zeer terughoudend om nog nieuwe filialen op te richten. Dat betekent voor Vincindo dat men hier een duidelijke herstructurering zal hebben. Dat kan ook voor het personeel een impact hebben. Ik denk toch dat we dat moeten doen. Het is natuurlijk vervelend, maar voor Vincindo moet er nu ofwel een duidelijke operatie gebeuren die ervoor zorgt dat 2004 rendabel is, ofwel moet men dat gewoon afstoten. De vakbonden zijn wel op de hoogte van de ontwikkelingen van deze herpositioneringen en uiteraard moet met hen op een correcte manier worden gesproken.

04.07 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Il convient d'établir une distinction entre les filiales. Pour les entreprises dont l'importance stratégique sur le marché libre est évidente, j'estime qu'il n'est pas catastrophique d'accuser un déficit pendant quelques années et qu'il ne faut donc pas s'en défaire. Les filiales qui ne correspondent pas à cette définition doivent devenir bénéficiaires l'an prochain ou être vendues. J'admets que nous aurions sans doute pu faire preuve de davantage de prudence lors d'achats spécifiques.

Entre-temps, la société Artis a en effet été vendue à l'entreprise néerlandaise ECF. Une solution est recherchée au sein de La Poste pour les quatre membres du personnel concernés. Cette année, Artis n'a pas occasionné de pertes supplémentaires par rapport à l'an dernier.

En ce qui concerne Vincindo, on procède à une restructuration qui aura éventuellement un impact sur le personnel. L'objectif est que cette filiale soit bénéficiaire l'an prochain.

Deltamedia est active dans le domaine de la distribution de prospectus et d'autres publications toutes boîtes. La Poste doit être présente dans ce segment de marché, sans quoi l'unique concurrent occupera une position monopolistique. Deltamedia doit pouvoir revendiquer sa part du gâteau en tant que société anonyme. Si des faux indépendants devaient être occupés, il faudrait intervenir.

Pour ce qui est des problèmes liés aux prestations, mon opinion est la suivante: La Poste doit avant tout fournir un service bon et fiable dans son ensemble. Les volons sont à présents accordés entre les hauts responsables au suiet d'un

Inzake Deltamedia ben ik een beetje minder kritisch dan u, behalve het feit van de schijnzelfstandigen. Als wat u beweert juist is, dan gaat dat voor mij niet. Punt. Het is onwettelijk, dus het mag niet. Als men daar zou werken met schijnzelfstandigen, dan gaat het niet. Zijn ze schijnzelfstandig of niet? Dat moet nog uitgedokterd worden. In elk geval mag men concurrentieel zijn, maar niet tegen de wet. Punt. Dat is een vaste lijn.

Het gaat hier echter over een marktsegment – de distributie van kranten, huis-aan-huiskranten, gratis kranten, folders – waar een heel sterke concurrentie speelt. Het niet aanwezig zijn op die markt is erg gevaarlijk, want op zich moet het winstgevend kunnen zijn en dat zou het de eerstkomende jaren ook moeten worden. Hier hebben zij misschien een of twee jaar respijt. Volgens mij mag men Deltamedia houden, precies omdat het verhindert dat er in dit segment geen concurrentie zou zijn. Zij willen toelaten dat dit geliberaliseerde segment volledig naar de concurrentie gaat, maar dat is volgens mij geen goede zaak voor De Post.

Het krijgt geen middelen van openbare dienst. Het moet een afzonderlijke en volwaardige naamloze vennootschap blijven die wordt beheerd overeenkomstig de regels van de concurrentie, zonder concurrentievervalsing, maar ook zonder de concurrentie vrij spel te laten want anders wordt daarmee een marktsegment opgegeven en dat zou later zeer vervelend kunnen zijn.

Wat wordt bedoeld met performanter zijn? De hier gestelde vragen geven zelf al geregeld een antwoord hierop. Wij hadden het over de aangetekende zendingen, over prior en non-prior en dergelijke. Mevrouw Vautmans had het daarnet over de bestaande distributiesystemen. Ik een – in alle eerlijkheid – dat er nog heel veel moet veranderen. De Post moet een rendabel bedrijf zijn, maar ook een efficiënt bedrijf met een goede dienstverlening. Het moet in het geheel beter gaan met De Post, dat is het basisgegeven.

Wat betreft de Nederlanders die plots De Post willen overnemen en de strategische partners is mijn visie duidelijk. Ik meen er in dat verband geen tegenstrijdige stellingen op na te houden met de heren Thijs of Klees. Ik had daarover een gesprek en volgens mij zijn de violen gestemd.

Ten eerste, het is zeer gevaarlijk om met iemand te praten in een zwakke positie. Momenteel werkt De Post aan een belangrijke herstructurering en dat maakt van het bedrijf een zwakke onderhandelaar. De Post situeert zich immers in de positie van een zich herstructurerend bedrijf dat moeilijkheden probeert op te lossen en gesprekken aangaat met iemand die daarmee zou moeten helpen. Dat is een zwakke positie om te praten.

Laten wij eerst de bestaande zaken zo vlug mogelijk doorvoeren. Dat is de reden waarom De Post in 2004 break-even zou moeten kunnen draaien. Ik weet ook dat dit een grote inspanning vergt. De heer Thijs noemt het een bijna mission impossible, en misschien heeft hij gelijk. Het is echter belangrijk. De geliberaliseerde markt is niet meer veraf, jammer genoeg misschien, maar dat is een andere – ideologische – discussie. Misschien is het ook juist wel goed, maar daarmee kan ik mij nu niet bezighouden. Het is een feit dat de liberalisering er komt. Wij moeten er dus rekening mee houden, anders worden die mensen het slachtoffer ervan. Laten wij in 2004 in elk geval die herstructurering zo vlug als mogelijk doorvoeren, ook al is dit problematisch.

partenariat éventuel. Il faut éviter de négocier à partir d'une position de faiblesse. A l'heure actuelle, La Poste se trouve encore en pleine phase de restructuration, ce qui affaiblit la position de négociation.

La restructuration doit être menée à bien en 2004. La libéralisation du marché est proche. Il faut en tenir compte pour éviter que la libéralisation ne fasse des victimes. Je n'exclus pas la conclusion d'un partenariat stratégique pour La Poste mais ce n'est pas une nécessité pour moi. L'expérience nous a appris que la collaboration avec un partenaire stratégique pouvait avoir des effets négatifs, comme avec la Sabena, mais parfois aussi des effets positifs, comme dans le cas de Belgacom. En ce qui concerne Belgacom, il y avait à l'époque une meilleure offre de KPN mais M. Di Rupo a opté pour Ameritech qui s'affichait davantage en tant que partenaire. La Poste n'a pas besoin d'un acheteur. Un partenaire stratégique qui apporterait des capitaux frais m'intéresserait par contre. L'objectif n'est pas de vendre notre propre part. Une telle opération serait uniquement bénéfique sur le plan de la dette de notre pays. La Poste a toutefois besoin d'argent frais en vue de la restructuration, car dans un marché libéralisé le gouvernement ne peut pas tout simplement le lui donner.

Ten tweede, ik heb nooit uitgesloten om met een strategische partner in zee te gaan. Ik heb nooit gezegd dat wij dit per se moeten doen of niet moeten doen. Ik ben daarin vrij neutraal. Er zijn voorbeelden waarbij het samengaan met een strategische partner slecht is geweest. In de luchtvaart is dat slecht geweest, u kent dat geval beter dan ik. Er zijn echter ook gevallen waarin een strategische partner zeer goed is geweest, bijvoorbeeld Belgacom in 1996.

Dat voorbeeld is interessant, want op dat ogenblik was er een aanbod van KPN – de Nederlandse operator – die financieel een beter bod deed. Toch heeft Elio Di Rupo – en op zijn advies de hele regering – voorgesteld om niet te opteren voor KPN, maar voor Ameritech. Op dat ogenblik profileerde Ameritech zich namelijk meer als een partner, wat nadien in de feiten is gebleken.

Ameritech profileerde zich als een partner, iemand die samen met de overheid, met de Belgische Staat probeerde Belgacom nieuwe kansen te geven.

We hebben dus eigenlijk geen nood aan een koper. Verkopen interesseert mij niet. Mij interesseert wel een strategische partner, die kan helpen om het bedrijf vooruit te laten gaan. Dat zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat we veel meer moeten zoeken naar iemand die extrakapitaal inbrengt, eerder dan ons eigen aandeel te verkopen. Op die manier komt er natuurlijk een minderheidsaandeelhouder bij. Bij de verkoop van een eigen aandeel krijgt De Post geen extrageld bij zijn kapitaal. Als het kapitaal zou worden uitgebreid en er komt een strategische partner bij, dan is het resultaat dat De Post wel meer kapitaal heeft.

Dat is een groot verschil. Verkopen is interessant voor de minister van Begroting voor de schuldpositie. That's it. Voor De Post moet men echter juist iemand zoeken. Bij Belgacom heeft men verkocht. Belgacom had immers toen nog een goede cashpositie. Belgacom had het kapitaal niet zo nodig. De Post heeft voor zijn herstructureringsproces juist kapitaal nodig. De Staat kan dat kapitaal in een geliberaliseerde markt niet zomaar geven. Onze middelen zijn op dat vlak beperkt.

Wij zoeken dus zo nodig een partner. Ik denk dat het nodig zal zijn. Ik heb eigenlijk nog niet beslist. We moeten eerst kijken hoe de herstructurering verloopt. De financiële noden zijn immers van belang om te weten hoe we op dat vlak staan. Als het een partner wordt, zal het geen koper zijn. Het zal een partner zijn.

De Nederlanders hebben een voorstel gedaan. Ze stelden voor om meerderheidsaandeelhouder te worden. Ze wilden aandelen kopen van De Post. Dat voorstel interesseert mij in alle eerlijkheid niet echt. Het is niet wat De Post nodig heeft. De Post heeft een partner nodig.

Voor de aangetekende zendingen is er een probleem. Ik heb het verhaal van de ombudsman ook gelezen.

(...) (...)

04.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Excuseer, het is een ombudsvrouw. Ik zit hier tussen twee vrouwen. U hebt gelijk; het is een ombudsvrouw. Ik zal de ombudsvrouw ook ontmoeten, net zoals ik de ombudsman van de NMBS zal zien.

De informatie van De Post is niet dezelfde als deze verstrekt door de

04.08 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La fiabilité des envois recommandés a été mise en cause à la suite du rapport de la médiatrice de La Poste. Selon celle-ci. 600 envois auraient été

ombudsvrouw. Ik lees het even. De Post zegt dat er in het eerste semester van 2003 599 gewone aangetekende zendingen verdwenen zijn. U kan zeggen dat dit er veel zijn. Het is echter in totaal 0,0047%. Dat is dan weer weinig. Dat is natuurlijk niet het signaal dat we van de ombudsdienst van De Post krijgen. Op die dienst schat men het probleem hoger.

Gewone aangetekende zendingen worden met een barcodesysteem opgevolgd. Met het systeem werd eind 2001, dus bijna twee jaar geleden, begonnen. Eind 2003 zou het systeem moeten beëindigd zijn. De ombudsdienst zegt echter dat er al vijf jaar wordt gezegd dat het systeem op het einde van het jaar zal worden beëindigd. Ik overdrijf het wel een beetje. Men zegt altijd opnieuw dat het systeem twee maanden later zal worden beëindigd. Voor dat probleem zal ik gewoon aan De Post vragen hoe het nu zit. Het is eigenlijk een beetje een contradictoir debat. Het is wat overdreven. Het is hier immers geen proces. Ik zal echter zowel aan De Post als aan de ombudsvrouw hun mening vragen. Zo zal ik wat meer duidelijkheid krijgen.

Over het punt van de schadevergoeding hebt u gelijk. Het is een anomalie. Degene die verstuurt, krijgt een forfaitaire schadevergoeding van 39 euro. Degene die de zending niet ontvangt, krijgt niets. Dat is inderdaad een anomalie. Merkwaardig genoeg echter bindt het feit dat er een beheerscontract over is, de derde partij niet.

Ik zal heel eerlijk zijn. Iemand heeft de zending niet gekregen en zegt dat hij een schadevergoeding wil. Het is echter niet omdat de Staat dat in zijn beheerscontract inschrijft dat De Post daardoor gebonden is. De waarheid is dat de betrokkene de schadevergoeding zelf kan eisen. Blijkbaar doet men dat niet vaak. Men moet natuurlijk wel zijn schade kunnen bewijzen. Dat is ook niet zo evident. Nu is er ambtshalve een schadevergoeding, terwijl men anders de schade moet kunnen bewijzen.

In elk geval, het is juist. Het is een anomalie dat iemand die de zending niet ontvangt geen schadevergoeding krijgt. Nog eens, het is eigenlijk geen zaak van het beheerscontract. Men heeft de forfaitaire schadevergoeding ingeschreven voor een goede reden. Een schadevergoeding is volgens mij echter normaal gezien iets tussen de cliënt en het bedrijf.

Kilopostzendingen worden niet opgevolgd door middel van een barcode. Dat bestaat niet, evenmin als het zogenaamde Track and Trace. De opvolging zou in de toekomst mogelijk zijn, mits men een meerprijs betaalt. Wil men een zending echt volledig opvolgen, dan valt men eigenlijk binnen het productengamma van Taxipost. Ik zal eerlijk zijn en zeg het onbevagen, zonder een grote kenner te zijn. De discussie tussen Kilopost en Taxipost is nogal wat. Ik denk dat we in de toekomst toch wat beter zouden moeten afspreken en meer duidelijkheid scheppen.

Het gaat immers ongeveer over hetzelfde, met een verschil wat de snelheid betreft. Ik weet niet of het strikte onderscheid tussen Kilopost en Taxipost wel zeer goed is. Ik lanceer me hierin niet. Het is slechts een retorische vraag, want ik ken het antwoord immers ook niet.

Monsieur Frédéric, votre question concernait notamment Verviers 1. Dans le cadre de la concertation entre La Poste et les organisations syndicales, il a été convenu de maintenir une double distribution partielle dans trois bureaux de chaque région postale. Il s'agit d'un accord global, alors que vous savez que La Poste voulait les supprimer totalement. Pour l'instant, jusqu'à ce que Géoroute soit complètement

perdus au cours du premier semestre de 2003, ce qui ne représente toutefois que 0,0047 pour cent du nombre total des envois. Un système de code-barre permet de suivre les envois recommandés ordinaires. Ce système a été lancé fin 2001 et devrait disparaître en 2003. Je vais demander à La Poste ce qu'il en est de ce dossier.

Lorsqu'un envoi recommandé est perdu, La Poste indemnise l'expéditeur à concurrence d'un montant de 39 euros. Le destinataire, en revanche, ne bénéficie d'aucune indemnité, ce qui n'est pas normal. Toutefois, même si elle figure dans le contrat de gestion, cette disposition ne lie pas La Poste. L'utilisateur doit faire lui-même la demande et fournir la preuve du dommage subi.

Le système de suivi par code-barre ne s'applique pas aux envois Kilopost. Ce sera peut-être possible à l'avenir moyennant le paiement d'un supplément. Mais ce service correspond en fait davantage à la gamme de produits de Taxipost.

La distinction entre Taxipost et Kilopost n'est pas très claire.

Ik kom tot uw vraag over de toestand in het postkantoor Verviers 1. Het overleg tussen De Post en de vakbonden leidde tot de beslissing twee – gedeeltelijke – uitreikingen te behouden in drie

introduit, on garde un certain nombre de deuxièmes distributions.

Bien entendu, quand on dit qu'on va garder trois bureaux, il faut définir lesquels. C'est tout le problème. Il s'agit de Liège 1, Liège 2 et Seraing 1. Comment ce choix at-il été opéré? Quels étaient les trois critères retenus?

1. Les cinq grandes agglomérations du pays.
2. Le statut de chef-lieu de province - je pourrais être tenté de doter Ostende de ce statut, mais je ne remets pas ce critère en cause.
3. La densité.

Les deux premiers critères étaient applicables aux bureaux 1 et 2 de Liège, tandis que pour le choix de Seraing et Verviers, c'est notamment la densité – le nombre de boîtes par km² – qui a été prise en compte, comme convenu dans l'accord avec les syndicats, et cela même si Seraing 1 a moins d'employés que Verviers 1. Ce critère se trouve dans l'accord.

Cet accord a été passé entre les organisations syndicales et La Poste et, en exagérant un peu, je dirais que je n'y peux plus rien. Il serait très maladroit de ma part d'intervenir, sachant bien que la deuxième distribution résulte d'une discussion très rude et très difficile. Je suis bien heureux qu'au moins cet accord existe, parce que le plus grand problème de La Poste ces derniers mois a été l'absence d'accord entraînant des perturbations et des grèves, comme vous le savez probablement.

Néanmoins, d'autres accords passés avec les partenaires syndicaux auront un effet positif sur le potentiel de travail dévolu à Verviers 1. Lors de la réorganisation du travail collectif du courrier, Verviers 1 disposera aussi de certaines opportunités qui auront un effet positif sur le niveau d'emploi. Le non-maintien d'une double distribution partielle à Verviers 1 - il s'agit bien d'une double distribution partielle – n'empêche nullement la possibilité d'une distribution avancée dans les zones commerçantes et à l'habitat le plus concentré de cette localité, notamment au niveau de la livraison hâtive de liasses directes de courrier. Donc, c'est une décision qui n'est pas facile, je le comprends bien, mais une fois qu'un accord est conclu sur base de certains critères, je pense que les jeux sont faits.

04.09 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en ik deel volledig uw visie over de filialen.

Het enige probleem is dat de aankoop van de filialen een gevolg is van een strategie van de vorige regering. Bijgevolg is de regering verantwoordelijk voor de gevolgen die dat met zich zal meedragen. Het is een strategische keuze geweest van de vorige minister. Nu merkt men dat het misschien niet de beste strategie is. U zegt dat strategisch belangrijke filialen zullen blijven, andere niet. Het probleem is dat de meeste van die filialen deel uitmaken van de niet-traditionele markten. Dat zal dus geen gemakkelijke opdracht worden. Het personeel mag hiervan niet de dupe worden. Uiteindelijk moet de regering terzake haar verantwoordelijkheid opnemen. Het is namelijk een gevolg van een wijziging in de strategie waarvoor de regering verantwoordelijk is.

Uw verklaring over de schijnzelfstandigheid verheugt mij. Ik ben ervan overtuigd dat deze aangelegenheid zal worden geverifieerd en dat actie zal worden ondernomen tegen de vastgestelde scheefftrekkingen.

Ik deel tevens uw mening volledig over het feit dat het gevaarlijk zou zijn

kantoren van elke postregio. Die keuze berustte op drie criteria: de vijf grote agglomeraties van het land, het statuut van provinciehoofdstad en de dichtheid (het aantal bussen per km²). De eerste twee criteria leidden tot de keuze voor Luik 1 en 2. Seraing werd gekozen op basis van het aantal bussen per km², ook al werkt er minder personeel dan in Verviers 1.

Het gaat om afspraken tussen De Post en de vakbonden, waarin ik moeilijk tussenbeide kan komen. Het verheugt me trouwens dat er een akkoord uit de bus is gekomen, want de besprekingen verliepen erg moeizaam. Anderzijds kunnen andere afspraken de werkgelegenheid in Verviers 1 ten goede komen. Het is niet omdat de twee uitreikingen niet worden behouden, dat, bijvoorbeeld, geen vervroegde uitreiking mogelijk is.

04.09 Inge Vervotte (CD&V): Je partage la vision du ministre en ce qui concerne les filiales. Le seul problème est que l'acquisition des filiales était une stratégie du précédent gouvernement à laquelle on renonce aujourd'hui. J'estime dès lors que le gouvernement doit en assumer les conséquences. Le personnel ne doit pas en pâtir. La déclaration relative au phénomène des faux indépendants me satisfait. Je conviens également qu'il serait périlleux d'entamer en position de faiblesse des discussions avec des partenaires potentiels. Le ministre a admis que l'objectif est d'atteindre le seuil de rentabilité en 2004. Il semble donc que la période 2004-2006 sera décisive. La situation de l'entreprise devrait déjà être saine

om met partners te praten vanuit een zwakke positie. Naar verluidt zou het de bedoeling zijn om tegen 2004 break-even te draaien. U gaf zelf toe dat dit een zeer moeilijke opdracht zal worden. Misschien komen wij onder tijdsdruk te staan. Alles zal namelijk tussen 2004 en 2006 moeten gebeuren. Dat veronderstelt dat het bedrijf tegen 2004 al bijna gezond zal moeten zijn om die gesprekken te kunnen aangaan. Hoewel ik het volledig met uw visie eens ben, mijnheer de minister, vrees ik dat de timing een aantal risico's inhoudt. Dat moet iedereen begrijpen.

d'ici à 2004 pour entamer les discussions. Je pense qu'il importe que tout le monde comprenne bien que la pression sera ainsi mise sur le calendrier.

Voor ons is het heel duidelijk dat de andere strategie in ieder geval niet de onze zou zijn. Wij vinden dus ook dat het bedrijf eerst gezond moet zijn alvorens gesprekken aan te gaan. Wij kunnen niet aanvaarden dat het bedrijf gesprekken voert met een partner die hoofdaandeelhouder zou worden, indien het op dat moment nog niet gezond is. Dat zou een erg risicovol scenario zijn, met kwalijke gevolgen, zowel voor de dienstverlening als voor het personeel.

*Voorzitter: Hilde Vautmans.
Président: Hilde Vautmans.*

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de te schrappen banen in 2004-2005 bij de NMBS" (nr. 145)
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de personeelsvermindering bij de NMBS" (nr. 254)
- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitvoering van Move 2007" (nr. 287)
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de pogingen om een van de vakbonden bij de NMBS buiten het sociaal overleg te houden" (nr. 295)

05 **Questions jointes de**

- M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les emplois qui disparaîtront auprès de la SNCB au cours de 2004-2005" (n° 145)
- M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réduction de personnel à la SNCB" (n° 254)
- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en oeuvre du projet Move 2007" (n° 287)
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les tentatives d'exclusion d'un syndicat de la SNCB dans le cadre de la concertation sociale" (n° 295)

05.01 **Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):** Mevrouw de voorzitter, ik denk dat het probleem van de banen die op de helling staan bij de NMBS een tragisch aspect is. Mijnheer de vice-eerste minister, ik wil niet overdrijven. Het is toch één van de meest tragische aspecten van de problematiek waarmee de NMBS reeds geruime tijd aan het worstelen is.

Deze zomer werden wij geconfronteerd met de mare. Het woord is in dit geval niet overdreven. Het was de mare dat men bij de NMBS 10.000 mensen van hun baan zou beroven. Dat was het eerste gerucht. U zult zich dat herinneren. Als men dat accumuleert met zaken die ondertussen helaas realiteit zijn geworden – ik denk dan bijvoorbeeld aan het drama van Ford – dan zijn er voldoende redenen om zich daarover ongerust te maken.

In september – als ik mij niet vergis was het ongeveer half september – konden wij via de kranten van de heer Vinck vernemen dat het

05.01 **Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):** Au cours de l'été, la rumeur a couru que 10.000 travailleurs allaient perdre leur emploi à la SNCB. A la mi-septembre, on a pu lire dans la presse que M. Vinck avait fixé à 3.400 le nombre de suppressions d'emplois. L'efficacité de la tactique qui consiste à gonfler les nouvelles inquiétantes avant de les ramener à leurs justes proportions a déjà été démontrée précédemment. En attendant, la mesure concerne toujours dix pour cent des travailleurs.

uiteindelijk "maar" 3.400 banen waren die zouden moeten sneuvelen. Mijnheer de vice-eerste minister, ik moet zeggen dat die tactiek om eerst de meest desperate geruchten te lanceren en ze daarna af te zwakken niet echt recent is en al vaak zijn efficiëntie heeft bewezen.

Wij zitten niettemin toch met het probleem dat wij ondertussen geen echte bevestiging gekregen hebben dat het inderdaad over 3.400 banen gaat in plaats van 10.000. Als ik "maar" 3.400 banen zeg, dan staat die "maar" tussen aanhalingstekens. 3.400 banen zijn er immers ook heel veel. Dat is toch zo'n 10% van het aantal werknemers van onze spoorwegmaatschappij. Bijkomend zegt men ons dat het over natuurlijke afvloeiingen zal gaan. Men zou de spoorleggers op 55 jaar met pensioen laten gaan. Men zou verder een behoorlijk aantal mensen niet vervangen omdat zij een vorm van brugpensioen kunnen genieten. Dat zou dus allemaal "vrij pijnloos" – ook dit staat tussen aanhalingstekens – gebeuren.

Mijnheer de vice-eerste minister, mijn eerste vraag is de volgende. Kunt u ons dit allemaal bevestigen? Kunt u ons hierover wat meer informatie geven? Mijnheer de vice-eerste minister, als ik "ons" zeg, dan heb ik het niet alleen over het Parlement. Dat heeft vanzelfsprekend recht op informatie. Ik denk dan echter in het bijzonder aan de werknemers van de NMBS. Zij zijn de eerste betrokkenen. Zij hebben zeker recht op informatie.

Ten tweede, wij weten dat er bij de NMBS op het Waals-Vlaamse vlak nogal wat scheef loopt. Ik denk dan aan de 60/40-verhouding die al jaren moet aanvaard worden door Vlaanderen. Ik denk ook aan het personeel. Men heeft daar op klassieke wijze en zoals dit steeds gebeurt bij de NMBS, in verhouding veel meer werknemers die Franstalig zijn dan Vlamingen.

Mijnheer de minister, u zou nu toch moeten weten over hoeveel mensen het zou gaan. Kunt u ons ook vertellen over hoeveel Vlamingen en Franstaligen het gaat? Het is ook interessant te weten of men nu eindelijk een evenwicht op basis van objectieve criteria nastreeft en geen evenwicht op basis van politieke criteria die zo vaak gelden in dit land maar alles behalve rechtvaardig zijn. U weet het. In dit land gaan bepaalde belangen uit wat men kwezelachtig het zuiden des land noemt nog altijd voor op de Vlaamse belangen. Mijnheer de minister, ook dat lijkt mij belangrijk. Kunt u mij dus zeggen over hoeveel mensen het zal gaan, hoe zij met pensioen zullen worden gestuurd, aan welke voorwaarden, over hoeveel Vlamingen en hoeveel Franstaligen het gaat? Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

De **voorzitter**: De heer Smal heeft laten weten dat hij ziek is. Ik geef dus meteen het woord aan de heer Ansoms.

05.02 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, toen wij via de media kennis kregen van het Move 2007-plan van de heer Vinck was er sprake van een dramatische afvloeiing van tienduizend werknemers. Door een vergadering op uw kabinet is dat dramatisch cijfer wat bijgesteld. Nu heeft men het over tussen 3.000 en 4.000 afvloeiingen, wat uiteraard nog een zeer groot drama is. Wij weten echter niet of dit beperkt is tot de jaren 2004 en 2005. We weten dus niet of de 6.000 overige afvloeiingen van de heer Vinck daarna ook nog gaan komen. Ik hoop uiteraard van niet. Dat wordt echter zowat weggewerkt met een mistgordijn. Misschien heeft dat te maken met het belang dat deze regering hecht aan de perceptie in plaats van aan de inhoud van bepaalde zaken.

Le ministre confirme-t-il le chiffre de 3.400 travailleurs et s'agira-t-il bien de départs naturels? Peut-il en dire plus au Parlement et au personnel de la SNCB?

Proportionnellement, la SNCB compte plus de francophones que de néerlandophones. Combien de francophones et combien de néerlandophones devront-ils partir?

05.02 Jos Ansoms (CD&V): Lorsque nous avons pris connaissance, dans les médias, du plan Move 2007 de M. Vinck, il était question du départ, dramatique, de 10.000 travailleurs. Après une réunion au cabinet du ministre, ce chiffre a été corrigé. On parle à présent de 3.000 ou 4.000 départs, ce qui reste un drame. On ignore encore avec précision si les 6.000 emplois restants sont condamnés à

Daar gaat mijn vraag echter niet over. In de mate waarin de werkloosheid toeneemt, het afgelopen jaar vooral in Vlaanderen, is elke werkplaats natuurlijk belangrijker dan in een periode van hoogconjunctuur. Wanneer men voor een dergelijke operatie staat en men op basis van afvloeiingen 3.000 tot 4.000 mensen zonder job gaat zetten moet men zeer nauwlettend toekijken op de wijze waarop dit gebeurt. Volgens mij kan dit niet op een lineaire manier gebeuren. Men moet meer dan ooit uitgaan van de reële behoeften, het rendement of de productiviteit - noem het zoals u wil - en op basis daarvan eventueel, als het dan toch moet gebeuren, correcties doorvoeren. Op dit ogenblik is het dus zo dat ongeveer 52% van de personeelsleden Nederlandstalig is en 48% Franstalig. Als we dus kijken naar alle mogelijke parameters van het NMBS-bedrijf, of het nu kilometer personenvervoer, goederen of loketbedienden - u kunt de parameter nemen die u wil - zitten we meestal met een verhouding Vlaanderen-Wallonië die oploopt naar 60%-40%.

Het is dus duidelijk dat er op dit ogenblik minder Vlaamse personeelsleden zorgen voor meer productiviteit, zowel in het personenvervoer als in het goederenvervoer. Dat is niet nieuw, dat is zo. Het kan dus niet zijn dat men nu, wanneer men jammer genoeg tot afvloeiingen zou moeten overgaan, met deze realiteit geen rekening houdt. Vandaar enkele zeer concrete vragen. Als u zegt dat enkele duizenden mensen het bedrijf jammer genoeg vervroegd zullen moeten verlaten en dat dit op natuurlijke wijze zal gebeuren, onder meer via afvloeiingen, dan moet het bedrijf perfect weten om wie het gaat. Ze moeten alleen de leeftijds piramide van het personeel bekijken. Men kan dan onmiddellijk zien wie in aanmerking komt voor prepensioen of andere vormen van afvloeiing. Men kan dit dus bij wijze van spreken individualiseren en men zou perfect kunnen zeggen hoe dit zal gebeuren.

Mijn eerste vraag is dan ook of u daar zicht op hebt en of wij daar kennis van kunnen nemen. Hoe is de groep van personeelsleden samengesteld die in aanmerking komen voor "natuurlijke" afvloeiing? Welke opsplitsing is er tussen Vlaamse werknemers en Franstalige werknemers? Er bestaat niet alleen een onevenwicht inzake "actieve werknemers tussen Nederlandstaligen en Franstaligen. Als we naar de kaders kijken zien we dat er bij de Franstalige personeelsleden een overschrijding is van het kader met een zeventigtal werknemers terwijl de kaders aan Vlaamse kant nog niet gevuld zijn. Als u of het bedrijf die oefening al gemaakt heeft, wat zijn de consequenties daarvan dan voor het kader? Mijn slotvraag is of men bij deze afslankingsoperatie zal uitgaan van objectieve criteria. Ik bedoel dan prestaties zoals vervoerprestaties en andere objectieve criteria.

05.03 Guido De Padt (VLD): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 27 september hebben wij kennis kunnen nemen van de halfjaarresultaten die de NMBS de dag voordien bekend heeft gemaakt. Hieruit blijkt dat het nettoverlies voor het eerste semester van 2003 ongeveer 149 miljoen euro bedraagt ten opzichte van een tekort van 125 miljoen euro tijdens dezelfde periode in 2002. Deze resultaten zijn slechter dan verwacht. Het verlies is groter dan in dezelfde referteperiode van 2002. De bekendmaking van deze slechte resultaten komt op een ogenblik dat de directie en vakbonden aan het onderhandelen zijn over de uitvoering van het ondernemingsplan "Move 2007" om de NMBS opnieuw gezond te maken.

Mijnheer de minister, het is niet volledig duidelijk in welke mate en volgens welke timing de herstructureringen zullen doorgevoerd worden. Ik wens terzake drie vragen te stellen.

disparaître à plus longue échéance.

Les néerlandophones et les francophones représentent quelque 52 et 48 pour cent du personnel. Un nombre moins élevé d'agents flamands fait preuve d'une plus grande productivité, tant pour le transport de personnes que pour le transport de marchandises. Ce n'est pas nouveau. Il faudra tenir compte de cette réalité au moment de procéder aux licenciements. Comment le groupe du personnel susceptible d'être concerné par les départs naturels at-il été défini? Le nombre de travailleurs francophones dépasse d'ailleurs le cadre de quelque septante d'unités, alors que, du côté flamand, les cadres ne sont pas encore complets. Quelles sont les conséquences de cette situation? Les départs se feront-ils en fonction des prestations de transport et d'autres critères objectifs?

05.03 Guido De Padt (VLD): Le 27 septembre 2003, le conseil d'administration de la SNCB a publié les résultats semestriels de l'entreprise. Celle-ci accuse au cours du premier semestre de 2003 une perte nette de 149,1 millions d'euros. Ce résultat est plus mauvais que prévu. L'année dernière, les pertes pour la même période s'élevaient à 125 millions d'euros.

La publication de ces mauvais résultats intervient au moment où la

Ten eerste, hebben de onderhandelingen tussen de directie en de vakbonden tot op heden reeds concrete resultaten opgeleverd? Zo ja, welke?

Ten tweede, is het correct dat het ondernemingsplan in fasen zal worden uitgevoerd? Welke zijn de krachtlijnen van deze fasen?

Ten derde, kunt u bevestigen dat de vooropgestelde doelstellingen van "Move 2007" zullen worden nageleefd? Blijft de streefdatum om tegen 2007 een budgettair evenwicht te realiseren nog steeds overeind?

direction et les syndicats sont réunis autour de la table de négociations pour discuter de l'exécution du plan d'entreprise Move 2007, destiné à assainir la situation financière de la SNCB. Le flou règne quant à l'importance de la restructuration et à son calendrier.

Quels sont pour l'heure les résultats des négociations entre la direction et les syndicats? Est-il exact que l'exécution du plan d'entreprise s'effectuera en différentes phases? Quelles sont dans ce cas les lignes de force des différentes phase du plan? Le ministre peut-il confirmer que les objectifs du plan Move 2007 seront réalisés et que la date butoir de 2007 pour atteindre l'équilibre budgétaire est maintenue?

05.04 Olivier Chastel (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, ma question vise un point tout à fait spécifique. Le syndicat libre de la fonction publique (SLFP), présent à la SNCB, a fait savoir hier soir qu'il intenterait une action en justice en raison de son exclusion de la concertation sociale qui se déroule au sein de la SNCB uniquement entre les deux syndicats majoritaires. Pour le SLFP, les autres syndicats, la CGSP et la CSC-Transcom, feraient pression sur l'administrateur délégué pour que ses représentants ne soient pas conviés à la table des négociations. On comprend mal qu'au moment de discuter d'un plan social, une discrimination puisse être appliquée à l'encontre d'une organisation syndicale.

Pratiquement un an après la modification de la loi de 1991 et l'instauration d'un comité stratégique comprenant une représentation des trois syndicats, on peut s'étonner que ce comité stratégique ne voie pas le jour, l'administrateur délégué se contentant de réunir ce qu'il intitule un "comité de concertation", surnommé au sein de la maison le "comité des huit", puisqu'il est composé de cinq membres de la CGSP et de trois membres de la CSC.

Je crois savoir que vous recevez les représentants du SLFP ce jeudi. J'aurais voulu savoir sur quel motif un syndicat peut être tenu exclu des réunions de concertation. En effet, voilà un an que le comité stratégique attend d'être mis sur pied. En outre, quels sont les moyens à la disposition de l'administrateur délégué pour trancher ce litige?

05.05 Minister Johan Vande Lanotte: Mevrouw de voorzitter, collega's, eerlijkheidshalve moet ik zeggen dat die vragen wat moeilijk te beantwoorden zijn, om de eenvoudige reden dat u mij dingen vraagt waarvan ik in het algemeen niets weet.

Vooreerst wil ik het hebben over de perceptie, waarover ook de heer Ansoms heeft gesproken. Ik weet dat die perceptie bestaat.

De heer Vinck heeft het nuttig geacht - hij vond dat de beste strategie en er is ook iets voor te zeggen - om vóór de regeringsvorming duidelijk te maken wat een mogelijk saneringsplan voor de NMBS kon zijn. met

05.04 Olivier Chastel (MR): De andere vakbonden zouden de gedelegeerd bestuurder van de NMBS onder druk zetten om het VSOA buiten het sociaal overleg te houden.

Waarom werd het strategisch comité nog niet opgericht en neemt men genoeg met een overlegcomité dat uit acht vertegenwoordigers van de ACOD en het ACV bestaat?

Om welke reden zou een vakbond van het overleg kunnen worden uitgesloten?

Over welke middelen beschikt de gedelegeerd bestuurder om dat geschil te beslechten?

05.05 Johan Vande Lanotte , ministre: Tout ce que je puis dire en ce qui concerne le moment où a été lancé le plan d'assainissement, à la veille de la formation du gouvernement, c'est que Monsieur Vinck n'en est pas à sa première restructuration ni sans doute non plus à sa première manoeuvre stratégique. Les discussions ont toutefois été interrompues. Il

tienduizend afvloeiingen als een heel duidelijk in acht te nemen punt. De heer Vinck is niet aan zijn eerste herstructurering toe en, naar ik vermoed, ook niet aan zijn eerste strategische zet. Ik kan het hem dan ook niet kwalijk nemen.

Dat heeft er wel toe geleid dat de gesprekken tussen de vakbonden en hem stilgevallen zijn. Er heeft ook een staking plaatsgevonden. Natuurlijk, het ergste wat de NMBS kan overkomen, en alle overheidsbedrijven in het algemeen, is dat er niet gepraat wordt.

Ik heb mezelf dan ook gezien in de rol van bemiddelaar die ervoor zorgt dat er gepraat wordt. Ik weet dat de indruk gewekt is dat ik dat plan in stukjes gesplitst heb, het aantal mensen heb veranderd en zo meer. Dat is niet juist.

Het feit dat er gesproken is en dat er nu per fases van twee jaar zal worden gewerkt, is het resultaat van informele contacten, zowel met de vakbonden als met de heer Vinck. Beide partijen suggereerden dat het misschien beter is om met kortere perioden te werken. Op die manier kan ook worden nagegaan of de gedane voorstellen lukken. Zo kunnen we tot een globale herstructurering komen waarin iedereen vertrouwen heeft. Ik heb als minister van Overheidsbedrijven de periode van 2 jaar niet opgelegd. Dat is gegroeid uit de gesprekken die informeel gevoerd zijn. Ik heb die idee pas op tafel gelegd op een moment dat ik wist dat beide partners daarvan voorstander waren geworden.

Ik heb ook niets gezegd over het genoemde aantal van tienduizend afvloeiingen, niets positiefs en niets negatiefs. Ik vond dat nog te vroeg.

Ik denk dat er in de NMBS nood is aan een duidelijke ideeënwisseling over waar men nu staat. Dat is op dit moment aan geen van beide zijden echt helemaal duidelijk. De heer Vinck is daarom in hoofdzaak ook begonnen met de uitwisseling van informatie. Wanneer er werd gesproken over het schrappen van 3.400 tot 3.850 banen, was er dus informatie nodig. Het is ook jammer dat zulke berichten in de publiciteit terechtgekomen zijn. Ik kende die nota niet en moest die eigenlijk ook niet kennen. Ik zeg dat om heel duidelijk te zijn. Het was een informatieve nota tussen de directie en de vakbonden. Op een bepaald moment werd die naar de pers gelekt. Ik vond dat niet de beste manier om informeel met mekaar om te gaan, maar het kan mij niet verweten worden. Iedereen die verantwoordelijkheid draagt, moet zelf maar weten of dat al dan niet een goed idee was.

Die nota berekende het aantal afvloeiingen met handhaving van het bestaande systeem van tijdskrediet, weliswaar verlengd en enigszins aangepast – het ging niet om het bruggensioen –, rekening gehouden met de normale pensioenleeftijd en in geval dat het halftijds werk wordt aangemoedigd en personeelsleden gebruikmaken van de bestaande maatregelen om te vertrekken. Men kwam op een cijfer van 3.400 tot 3.850. Daarbij moet worden opgemerkt dat in die periode toch ook 600 tot 800 mensen moeten worden aangeworven.

Die nota bestond louter ter informatie. Het was zelfs geen voorstel van de directie. Die informatie werd verspreid om te kunnen nagaan wat een en ander opbracht. Op een bepaald moment werden bijvoorbeeld ook discussies gevoerd over een eventuele wervingsstop. Ik herhaal dat het hier alleen om een informatieve nota ging, geen voorstel van de directie. Op basis van die nota zouden dan gesprekken kunnen plaatsvinden. Het is wat jammer dat het op een verkeerde manier in de pers naar voren gekomen is.

Dan was er nog een vraag van de heer Ansoms over het aantal mensen

manoeuvre strategische. Les discussions ont toutefois été interrompues. Il m'appartient en tant que ministre de veiller au bon déroulement de la communication entre la direction et les syndicats. On pense erronément que j'ai tronçonné ce plan. L'échelonnement sur des périodes de deux années résulte de contacts informels, tant avec les syndicats qu'avec Monsieur Vinck. J'en ai émis l'idée à partir du moment où ils se sont prononcés en faveur de périodes plus courtes. J'estimais par ailleurs aussi qu'il était prématuré de se prononcer sur le nombre de départs avancé.

La SNCB a besoin, pour l'heure, de connaître la position de chacun, dans la mesure où elle n'est pas claire de part et d'autre.

Les articles publiés dans la presse à propos de la suppression de 3.400 à 3.850 emplois sont inspirés par une note d'information qui a circulé entre la direction et les syndicats. Cette note fait également état de la nécessité de recruter simultanément 600 à 800 personnes. Il ne s'agit pas d'une proposition de la direction.

Fin 2005, 669 néerlandophones et 681 francophones auront atteint l'âge normal de la pension et partiront donc de façon naturelle. Il n'entre pas dans mes intentions d'intervenir dans la concertation sociale maintenant car je suis convaincu qu'un plan n'a aucune chance de réussir s'il n'est pas soutenu un minimum par les syndicats. A cette fin, les deux premiers mois sont vraiment nécessaires. Ni le gouvernement ni M. Vinck ne peuvent imposer de plan.

Je pense que le phasage n'est pas une mauvaise idée, d'autant qu'elle émane des deux parties à la concertation. Nous avons élaboré un plan d'investissement sur quatre ans. Même cela me paraît encore très long.

Pour les travailleurs, ce ne sera pas le premier plan de restructuration mais, cette fois-ci, il

dat eind 2005 de normale pensioenleeftijd zal hebben bereikt. 669 Nederlandstaligen en 681 Franstaligen, dus iets meer, vloeien op een natuurlijke manier af.

Ik wens op dit moment absoluut niet in het sociaal overleg tussenbeide te komen. Naargelang de gesprekken vorderen en het ondernemingsplan wordt opgesteld – in de wetenschap dat de regering dat plan moet goedkeuren – zal dat wel gebeuren. Ik denk echter dat men nu, in de beginfase van het gesprek, beter niet intervenieert. Wij komen nu op geen enkele manier tussen. Ik was ook verbaasd over dat artikel in de krant, want wij waren daar niet van op de hoogte en ik wil dat ook niet. Ik denk dat de directie en de vakbonden de situatie eerst moeten aftasten om te weten wat men wil. Uiteindelijk zal de regering wel over een aantal belangrijke opmerkingen en nuances moeten discussiëren. Nu is het echter nog te vroeg omdat daardoor een sociaal gesprek onmogelijk wordt. Een plan zonder een minimale draagkracht bij de syndicale organisaties en dus bij het personeel heeft geen kans. Daar ben ik vast van overtuigd. Als de regering of de heer Vinck of wie dan ook een plan oplegt zonder minstens de pedagogische moeite te hebben gedaan om uitleg te geven, misverstanden uit de weg te ruimen, voorstellen van de vakbonden te bekijken en eventueel te aanvaarden, heeft dat geen kans. Wij moeten hiervoor tijd maken. De eerste twee maanden zijn daarvoor echt nodig en ik zal daar niet in tussenkomen omdat ik geloof dat de zaak anders mislukt. Ik reageer dus niet vanuit een terughoudendheid. Dat past niet bij mijn karakter. Mijn verstand zegt mij dat het beter is te wachten.

Ik vind de fasering geen slecht idee. Anders zou ik dat ook niet mee hebben voorgesteld. Het is een idee dat uit beide hoeken komt. Dat is niet onlogisch. Op het moment dat men een fetisj heeft waar de een voor is en de ander tegen, moet men via een andere weg proberen te gaan. Dat is dialoogtechniek. Wij hebben een investeringsplan op vier jaar. Dat is lang. Ooit was dit op tien jaar en twaalf jaar. Daar geloof ik niet in. Om eerlijk te zijn, geloof ik ook niet in een ondernemingsplan op vier jaar. Ik denk niet dat één bedrijf in België in staat is om echt te plannen wat het over vier jaar gaat doen. Men kan wel een visie hebben en daarmee rekening houden, maar de wereld verandert zo vlug. Er zijn zo veel factoren die een impact hebben dat men dit voortdurend moet aanpassen.

Bovendien denk ik dat er een zeker vertrouwen kan zijn. Een van de problemen bij de werknemers is dat het niet het eerste herstructureringsplan is. Er is een traditie geweest dat men het aantal werknemers met 4.000 verminderde, ze de volgende vier jaar opnieuw vermeerderde met 4.000 omdat er problemen waren en dan weer verminderde. Men voerde een accordeonpolitiek. Ik geef geen kritiek, ik stel dit alleen maar vast. Ik was ook lid van de regering die hiervoor verantwoordelijk was. Het geloof van de werknemers dat dit het zoveelste plan is dat uiteindelijk weer aanleiding zal geven tot andere zaken is groot. Dit gebeurt bovendien in een klimaat waarin de werknemers zich afvragen of de NMBS zal overleven. Dat is een nieuw element. Tot voor vijf jaar dacht geen enkele werknemer dat de overheidsbedrijven problemen zouden kunnen hebben. Vroeger had men daar geen angst voor. Nu is dat wel het geval.

De kwestie van de verdeling tussen Nederlandstaligen en Franstaligen is een gevoelig punt. Voor de centrale dienst van de NMBS moeten taalkaders worden opgesteld. Bij die taalkaders heeft men eigenlijk geen politieke keuze. Men stelt een koninklijk besluit over de taalkaders op en als dat koninklijk besluit niet goed is, wordt het door de Raad van State vernietigd. Er zijn voorbeelden geweest waarbij een taalkader dat was opgesteld, werd vernietigd omdat de berekening niet

goed was. Ik denk dat vooral bij de toenmalige ASLK het taalkader werd vernietigd. Dat is een typisch voorbeeld en als ik mij niet vergis, was dat verbonden met de lokettenaffaire van Schaarbeek. Het was van voor mijn tijd, maar ik meen dat men toen een afspraak heeft gemaakt tussen de loketten van Schaarbeek en het taalkader van de ASLK. Achteraf werd bij de ASLK het taalkader vernietigd, wat heeft gemaakt dat de afspraak niet is gehouden. Dat is van voor mijn geboorte, ver weg.

We zullen dat nieuw taalkader, rekening houdend met de afslanking van het personeel, moeten opmaken. Nogmaals, daar is eigenlijk geen politieke marge. Men heeft een politieke marge om een besluit op te stellen, maar het kan achteraf vernietigd worden. Wij moeten proberen een correcte manier van rekenen aan te houden.

De financiële resultaten zijn slecht. Ik kan dat niet anders noemen. Wij hebben een vrij uitgebreid gesprek gehad om dat zoveel mogelijk recht te zetten voor het einde van het jaar. Dat is niet helemaal onmogelijk omdat er ook factoren zijn die maken dat een aantal ontwikkelingen nu op gang zijn gekomen, maar het heeft in elk geval duidelijk gemaakt – dat heeft de heer Vinck ook zelf gezegd – dat de controle op de uitgaven beter moet. Als we de controle op de uitgaven in de federale overheid bekijken – als we zien hoe de Inspectie van Financiën, de mensen verantwoordelijk voor de ordonnancering en de minister van Begroting dat controleert – en als we dan kijken naar de controle op de uitgaven bij de NMBS, dan blijkt dat het een veel te zwak instrument is. Er is op de vergadering met de heer Vinck afgesproken dat het instrument drastisch moet worden versterkt. Als men een begroting maakt, moet die begroting ook worden gerespecteerd. Men kan niet de begroting maken van de inkomsten van de reizigers en zeggen dat dat bedrag nu moet binnenkomen. Dat kan niet. Dat weet ik ook. Dat is een previsie, maar de uitgaven moet duidelijk beter onder controle worden gehouden. Die afspraak is gemaakt. Aangezien ik daarmee als minister van Begroting enige ervaring heb en ik het ongelooflijk plezant vind om dat te kunnen uitoefenen – tegen de collega's zeggen dat ze niet te veel mogen uitgeven – heb ik de financiële directeur van de NMBS overtuigd dat er ook leuke dingen zijn aan het beperken van het uitgeven van geld. Hij voelde een zekere tinteling om dat ook te doen. Ik meen dat we dat beter echt gaan doen. Dat is absoluut nodig. De uitgavenbeheersing is op dit moment gebrekkig.

En ce qui concerne les syndicats, je commencerai par donner une réponse diplomatique avant d'aborder la réalité.

La réponse diplomatique consiste à dire que le texte de la loi est difficilement exécutable comme tel, car il ne prévoit pas les modalités de présentation des candidats par les organisations syndicales. Il faut changer ces règles pour aboutir à une solution.

La réalité est différente. Comme vous le savez, il y a une très grande discussion entre les organisations syndicales concurrentes. Je peux instaurer ce nouvel organe, mais avec le risque qu'un grand nombre ne vienne pas ou que seulement les commissions paritaires soient présentes et que les autres ne soient pas représentés. Je peux continuer un système où j'applique la loi mais où les syndicats se livrent une guerre constante. Je ne pense pas que ce soit une bonne chose pour une entreprise en restructuration. Je pense même que c'est mauvais! Si cela s'avère nécessaire, si je ne trouve pas un modus vivendi accepté par les trois parties, il faudra le faire.

Je ne sais pas s'ils ont intenté une action en justice. J'essaie moi-même d'avancer. d'aider. Il ne faut pas dire que le syndicat libéral

Wat de vakbonden betreft, moet ik zeggen dat de wet – op zijn zachtst gezegd – moeilijk uitvoerbaar is: ze zegt immers niet hoe de kandidaten moeten worden voorgedragen.

Daarnaast kunnen we er niet omheen dat tussen de vakbonden onderling een grote wedijver bestaat, wat weinig bevorderlijk is voor een bedrijf in herstructurering.

Op dit ogenblik ben ik op zoek naar een modus vivendi tussen de drie vakbonden; indien we niet in dat opzet slagen, zullen we de letter van de wet moeten toepassen, met alle gevolgen van dien.

n'existe pas. Il existe, il ne faut pas le nier. C'est une faute d'avoir trop longtemps nié l'existence d'un syndicat libéral mais il ne faut pas nier qu'il y a une différence entre l'un et l'autre, notamment au niveau de leur importance.

Dans les semaines à venir, je vais essayer, très modestement, de trouver entre les trois partenaires un modus vivendi que tout le monde pourrait accepter. Si cela s'avère impossible, il faudra exécuter la loi comme telle, avec les problèmes que l'on doit régler. Mais je pense que cela risque d'aboutir à une situation négative de tensions permanentes entre les partenaires et cela n'apportera rien. J'essaie mais je ne suis pas sûr de réussir.

Voilà pour la réponse réelle. J'estime qu'exécuter la loi avec tous les problèmes que cela pose n'est pas une bonne solution. Nier le problème et maintenir la situation actuelle, c'est-à-dire notamment la non-constitution du comité stratégique, ce n'est pas une bonne solution non plus. Je vais essayer de trouver une solution dans les semaines à venir, même si c'est très difficile au moment d'une restructuration.

05.06 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, sta mij toe eerst even brutaal te zijn, in die zin dat ik niet anders kan dan vaststellen dat u het bericht, dat niet 10.000 mensen hun baan zullen verliezen maar dat dit verzacht werd tot 3.400 of 3.800, op dit ogenblik niet kunt bevestigen. Met andere woorden, die zekerheid, of die relatieve zekerheid die de laatste weken werd verspreid – dat het er veel minder zouden zijn – wordt op dit ogenblik niet bevestigd door de regering. Ik vind het belangrijk dat te onderstrepen.

Tweede zaak, ik kan best begrijpen dat u zegt dat u zich niet mengt in het debat tussen vakbonden en directie. Ik kan dat best begrijpen. Ik vraag mij trouwens af – u had daarnet de perversiteit te zeggen dat u erop stond besparingen op te leggen, geef mij nu ook eventjes de ruimte – of er wel een verschil bestaat tussen vakbonden en directie in die grote bedrijven. Ik heb jarenlang de vakbonden in de raad van bestuur van de NMBS bezig gezien. Zij zijn daar nu wel officieel uit, maar goed. Ik kan best begrijpen dat u zegt dat u het aan hen overlaat. Het is hun materie en u zult op het einde zien hoe u de zaak kunt begeleiden, want uiteindelijk moet u het als regering toch goedkeuren. Tot daar kan ik u volgen. Wat naar mijn mening een beetje vreemd is in die redenering, is – nogmaals – het standpunt omtrent het aantal mensen dat zal moeten afvloeien. Ik meen dat ik toch aan de regering mag vragen misschien iets actiever te zijn op dat vlak. U zult mij zeggen: als wij ons daarmee moeien, moeien wij ons met alles. Dat is juist, maar u kunt op zijn minst laten weten dat u niet geneigd bent een plan goed te keuren dat een echt sociaal bloedbad teweegbrengt door de banen die moeten sneuvelen.

U zou ook kunnen waarschuwen dat wat de taalverhoudingen bij de NMBS betreft – ik heb het dan net als u over de banen en aanverwante zaken – het een geschikt ogenblik is om op dat vlak een en ander recht te trekken. Neem het mij niet kwalijk, ik heb in alle mededelingen van de heer Vinck waarvan ik kennis heb – ik kan hem hier niet interpellieren – op dat vlak niets vernomen. Ik denk dat het belangrijk is dat de heer Vinck weet dat wij ook daaraan belang hechten.

05.07 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, u hebt natuurlijk niet veel concreets geantwoord maar wie goed luisterde kon in elk geval de timing van het dossier eigenlijk al ontdekken. U hebt immers een paar keer gezegd dat u nu niet tussenbeide komt. dat u twee maanden

05.06 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Je constate que le ministre n'est pas en mesure de confirmer les récentes informations selon lesquelles le nombre de licenciements serait moins élevé. Je puis comprendre que le ministre n'intervienne pas pour l'instant dans les négociations entre les syndicats et la direction de la SNCB. Il conviendrait néanmoins de faire clairement comprendre qu'il serait inacceptable d'assister à un bain de sang social. Cette restructuration constitue d'ailleurs le moment idéal pour rectifier les rapports linguistiques déformés.

05.07 Jos Ansoms (CD&V): Peu de réponses concrètes nous ont été fournies mais nous avons bien compris que le ministre

niet tussenbeide komt. Ik vermoed dus dat dit dossier over twee maanden op de regeringsbanken zal liggen.

05.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Tegen het eind van het jaar zouden ze rond zijn. Dat hebben zij gezegd.

05.09 **Jos Ansoms** (CD&V): Goed, maar dat niet tussenbeide komen moeten wij met een grote korrel zout nemen. U hebt immers zelfs gezegd dat u door uw kleine ingreep enkele weken geleden het sociaal overleg opnieuw op gang getrokken hebt, door het in fases te doen. Ik denk dus dat er een rechtstreekse lijn is tussen de directie en de bevoegde minister, en dat zou ik zelfs niet eens abnormaal vinden.

Hier komen zeggen dat u daar volledig buiten blijft, dat geloven wij dus niet. Ik denk niet dat dit terzake doet en dat het zelfs niet goed is dat dit zo zou zijn.

Nu, de concrete vragen. U hebt niet duidelijk geantwoord wanneer er afvloeiingen zullen moeten gebeuren of dat u het principe van het werkvolume of van de productiviteit als principe voorop zult stellen. U hebt alleen maar gezegd dat, als we naar de leeftijds piramide kijken, wij met een fiftyfiftyverhouding zitten tussen Nederlandstaligen en Franstaligen, ongeveer toch. Als men het zo zou doen, betekent dit dat de scheeftekening die er nu is, de facto nog groter zou worden. Ik pleit er toch voor, zeker voor een minister van Begroting die altijd heel goed heeft toegekeken op de centen, dat hij bij een dergelijke operatie zou uitgaan van werkvolumes of prestaties of productiviteit.

Ik zal u bijkomend een paar cijfers ter illustratie geven. Wanneer men bijvoorbeeld de productiviteit van de loketbeambten zou bekijken en de norm van Vlaanderen zou nemen, dan zou dit betekenen dat er in Wallonië 158 personeelsleden minder zijn. Of als men de norm neemt van een loketbediende in Wallonië, zouden er in Vlaanderen 258 bij moeten komen. Nog een paar andere cijfers om te illustreren dat dit werkelijk een belangrijke oefening is. Als wij het aantal goederentreinen nemen dat naar het buitenland gaat, vertrekken er 100 uit Vlaanderen en 43 uit Wallonië. Uit het buitenland komen er 91 naar Vlaanderen en 24 naar Wallonië. Als men de top tien bekijkt van het aantal reizigers per station, dan zien we dat er in Vlaanderen 7 stations bij de top tien zijn van het reizigersaantal of 67,5%, en slechts 3 in Wallonië. Of als we naar de stations kijken waar er slechts 100 reizigers opstappen, dan liggen er 13 in Vlaanderen en 67 in Wallonië. Ik zou zo nog een tijdje kunnen doorgaan. Het is dus werkelijk een probleem en ik vraag, mijnheer de minister, dat u daar aandacht voor hebt en dat u bij deze operatie meer dan in het verleden en met respect voor de taalkaders – daar heb ik geen enkel probleem mee, want de wetten moeten worden nageleefd in dit land – kijkt naar prestaties en dergelijke.

Nog twee randbemerkingen. De financiële toestand van de NMBS is zeer slecht, dramatisch zelfs. Dat weten wij. In de vorige regering, Verhofstadt I, was er een minister van mobiliteit die de NMBS onder haar bevoegdheid had en geflankeerd was door een zeer strenge minister van Begroting. Wij hebben de afgelopen vier jaren vastgesteld dat jaar na jaar het exploitatietekort van 3,5 miljard Belgische frank niet werd bijgepast, niettegenstaande de toenmalige minister bevoegd voor de NMBS dit waarschijnlijk aan de regering heeft gevraagd, waar er dan een minister van Begroting was die dat niet deed. Mede daardoor is de financiële toestand van de NMBS nog erger geworden dan vier jaar geleden, dat begrijp ik.

Ten slotte is er de bemerking van de heer Chastel. Ik heb daar een zeer

n'interviendra pas pour l'instant ni au cours des deux prochains mois.

05.09 **Jos Ansoms** (CD&V): Je ne prendrai certainement pas cette information au pied de la lettre. A mon estime, des contacts directs entre la direction et le ministre ne sont d'ailleurs certainement pas condamnables.

Le ministre reste également particulièrement évasif en ce qui concerne le calendrier des départs. A cet égard, il se fonde sur une pyramide des âges alors qu'il devrait se baser sur des volumes de travail et la productivité. Les chiffres démontrent que seule cette manière de procéder pourra gommer les distorsions entre la Wallonie et la Flandre.

Les piètres résultats financiers s'expliquent notamment par le fait que le déficit d'exploitation n'a pas été comblé au cours de ces quatre dernières années. Quel ministre du Budget rigoureux a-t-il fait obstacle sous Verhofstadt I?

Pour terminer, je souhaiterais proposer à M. Chastel de régler la question de la représentation des syndicats par le biais d'élections.

goed voorstel voor. Laten wij gewoon op basis van verkiezingen de vertegenwoordiging van de vakbonden regelen, dan is er geen enkel probleem. Dat stel ik voor. Ik wil positief meewerken en oplossingen aanbieden aan de meerderheid. Dit zou gemakkelijk kunnen opgelost worden.

05.10 Guido De Padt (VLD): Ik ga heel kort zijn, mevrouw de voorzitter. Ik heb begrepen dat de minister nog niet echt kon antwoorden op de vragen die ik heb gesteld, omdat er nog een zekere afwachtende houding wordt aangenomen. Wij pleiten uiteraard voor de financiële gezondmaking van de NMBS omdat dit uiteraard zijn incidentie heeft op het voortbestaan van de NMBS, net als op het in stand houden van zoveel jobs. We denken dat we dit van nabij moeten volgen. Een strikte beheersing van de uitgavenstromen kan misschien al een eerste stap in de goede richting zijn.

05.11 Olivier Chastel (MR): Madame la présidente, je voudrais faire une courte réplique en ce qui concerne la représentation des syndicats.

Il existe effectivement un problème de représentation et de présentation des délégués au sein de ce comité stratégique. Toutefois, ce dernier n'a pas pour seule vocation de faire siéger les syndicats. Ce comité stratégique vise également les Régions. En ne le mettant pas en place, on nie l'intérêt d'avoir opéré cette modification législative, il y a environ un an. Je pense que nous avons tout intérêt à mettre en place l'ensemble des organes représentatifs de l'entreprise publique.

Par ailleurs, je ne nie absolument pas le fait qu'il y a une différence de taille entre les différents syndicats. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'une formule avait été trouvée, pour les six représentants au sein du comité stratégique, pour marquer cette différence entre la taille des syndicats. Je pense que les élections sociales pourraient résoudre le problème de la représentativité syndicale au sein de l'entreprise, ce que les deux syndicats majoritaires refusent depuis longtemps.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Président: Francis Van den Eynde.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Le **président**: Chers collègues, nous allons à présent aborder les questions relatives au chapitre ABX. Vous comprendrez mon insistance pour vous inviter à vous en tenir au délai imparti.

06 Questions jointes de

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution de la structure juridique d'ABX Logistics" (n° 173)
- M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution du dossier ABX" (n° 182)
- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation financière des entités composant le groupe ABX" (n° 191)

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de evolutie van de juridische structuur van ABX Logistics" (nr. 173)
- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de evoluties in het ABX-dossier" (nr. 182)
- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de financiële toestand van de verschillende entiteiten van ABX" (nr. 191)

06.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre. le dossier ABX a évidemment fait couler beaucoup d'encre et

05.10 Guido De Padt (VLD): Nous sommes avant tout soucieux de préserver la SNCB et d'en assurer l'assainissement financier. La maîtrise des dépenses constitue à cet égard une première étape indispensable.

05.11 Olivier Chastel (MR): Wat de vakbonden betreft is er een probleem met de vertegenwoordiging en de voordracht voor het Strategisch Comité. Als dat orgaan niet wordt opgericht, betekent dat een aanfluiting van de bestaande wetgeving ter zake. Dit probleem kan worden opgelost door sociale verkiezingen in de onderneming te organiseren.

06.01 Olivier Chastel (MR): Gedurende de hele voorbi

de salive au cours de la législature précédente. Les motifs d'inquiétude n'ont évidemment pas manqué. Nos principales préoccupations visaient tant les activités logistiques de cette filiale par rapport à celles de la SNCB que ses résultats financiers catastrophiques et donc les moyens qu'il a fallu dégager pour sauver les meubles. D'ailleurs, chez ABX, on ne devrait pas parler de meubles, mais bien de camions!

La dernière réunion du conseil d'administration de la SNCB, qui s'est déroulée le vendredi 26 septembre, a accouché d'une refonte de la structure juridique d'ABX Logistics. Toutes les activités rentables ou proches de la rentabilité seraient prochainement transférées à une nouvelle société holding de droit belge: "ABX Logistics Worldwide SA". Monsieur le ministre, pouvez-vous nous apporter quelques précisions sur cette décision et ses conséquences sur les activités d'ABX, ainsi que les répercussions au niveau de la SNCB?

06.02 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag sluit aan bij deze van de heer Chastel.

Mijnheer de minister, ABX is in deze commissie reeds verscheidene malen aan bod gekomen. Vorig jaar heeft de commissie geprobeerd een aantal mensen van ABX uit te nodigen. We hoopten dat dit contact meer klaarheid zou scheppen. Dat was helemaal niet het geval. Zij spraken mekaar voortdurend tegen zodat we niet veel wijzer zijn geworden. Daarna is het dossier-ABX een beetje naar de achtergrond verdwenen omdat we de beslissing van Europa moeten afwachten.

Via de pers heb ik vernomen dat de NMBS heeft beslist tot de oprichting van een nieuwe holdingmaatschappij ABX- Logistics Worldwide waarin de NMBS al haar ABX-filialen wil onderbrengen die rendabel zijn of dat zouden worden. De rest zal blijkbaar onder de vleugels blijven van de even failliete NMBS. De procedure zou moeten afgerond zijn tegen eind 2003.

En passant heeft men eveneens bekendgemaakt dat ABX afstevent op een nettoverlies van waarschijnlijk 70 miljoen euro ten opzichte van een verlies van 254 miljoen euro in 2002. Het verlies is teruggebracht tot een derde. Blijkbaar is ABX op de goede weg. Voor de regering stond het als een paal boven water dat ABX zo snel als mogelijk van de hand moest worden gedaan. Daarom verbaast het mij dat de heer Vinck zich tot op heden relatief positief heeft uitgelaten over ABX. Blijkbaar is er toch nood aan ABX binnen de NMBS. Deze commissie is er nog niet uit of ABX van de hand moet worden gedaan of niet. Feit is dat de regering verder blijft investeren in ABX. Er werd een overbruggingskrediet van 140 miljoen toegestaan waarvan op dit ogenblik 120 miljoen is doorgestort. Meer nog, we zouden zelfs investeren via het omzetten van kapitaal ten bedrage van 90 miljoen euro. Blijkbaar is er nog leven voor ABX.

Al deze gegevens zijn bekend, mijnheer de minister, maar ik verwacht dat u in uw gedreven stijl meer verduidelijking kan brengen over dat dossier, zodat we eindelijk iets meer weten over ABX.

06.03 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, selon nos informations, le holding regrouperait les filiales d'ABX qui sont en équilibre voire en profit. La filiale française, qui n'atteindrait pas l'équilibre avant 2005, resterait un département de la SNCB.

Ma première question a trait à ABX Belgique puisque la perte pour l'année 2002 était de 254 millions d'euros et que, pour 2003, celle-ci est

zittingsperiode was er geen gebrek aan redenen tot ongerustheid over ABX. Tijdens de vergadering van de raad van bestuur van de NMBS op 26 september jongstleden werd de juridische structuur van ABX Logistics blijkbaar hervormd. Alle rendabele activiteiten zouden binnenkort worden overgeheveld naar een nieuwe holding naar Belgisch recht. Wat houdt deze beslissing in en wat zijn de gevolgen ervan voor de activiteiten van ABX en voor de betrokkenheid van de NMBS?

06.02 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): J'ai lu dans la presse la semaine dernière que la décision avait été prise de créer une nouvelle société holding ABX Logistics Worldwide. La SNCB y intégrerait toutes ses filiales ABX qui sont rentables ou qui atteignent le seuil de rentabilité. Les autres filiales resteraient dans le giron de la SNCB. L'ensemble de l'opération devrait être achevée pour la fin de l'année.

ABX a également annoncé qu'elle prévoyait pour cette année une perte nette de 70 millions d'euros, ce qui représente une amélioration sensible par rapport à l'année dernière. Y'a-t-il donc tout de même un avenir pour ABX au sein de la SNCB? Le gouvernement a d'ailleurs également accordé un crédit de soudure de 140 millions et il aurait même l'intention d'investir. Nous recevons donc des signaux plutôt contradictoires et c'est la raison pour laquelle je voudrais savoir quelles sont les intentions du gouvernement à propos d'ABX?

06.03 François Bellot (MR): De nieuwe holding zou de dochterondernemingen die in evenwicht of zelfs winstgevend zijn omvatten. De onrendabele dochterondernemingen – zoals ABX Frankrijk – zouden bij de NMBS blijven.

estimée à 70 millions d'euros. Cela résulte-t-il de dispositions telles qu'un résultat exceptionnel incorporé dans le résultat de l'année, alors qu'au niveau de la situation économique des entreprises, toute la chaîne en aval semble aujourd'hui rencontrer des difficultés dues au ralentissement?

En ce qui concerne ABX Allemagne, en 2002 la perte était de 110 millions d'euros et le retour à l'équilibre est attendu pour 2004. Pour ABX Hollande, la situation apparaît nettement meilleure, après une perte de 12 millions d'euros en 2002. Disposez-vous d'estimations plus précises quant aux prévisions pour l'exercice 2003 en Allemagne et aux Pays-Bas?

Enfin, pour certains observateurs, la création d'ABX Logistics Worldwide s'inscrit dans une perspective d'adosser ABX à un partenaire privé. Pour certains observateurs, cet adossement ne cacherait en réalité qu'une fusion pure et simple à terme. Une telle option confirmerait l'analyse selon laquelle ABX n'a développé et ne peut développer aucune synergie avec la SNCB. Quelle est votre position par rapport à cette perspective d'adossement à un partenaire privé, de nature à assainir, bien entendu, la situation de la SNCB qui ne devrait plus supporter de déficit venant d'ABX?

06.04 **Minister Johan Vande Lanotte:** Mijnheer de voorzitter, mijn standpunt over ABX luidt als volgt.

Ten eerste, ABX is eigendom van de NMBS. Zij beheert ABX buiten haar universele dienstverlening en buiten haar diensten van openbaar nut. Dit betekent dat ze relatief autonoom over ABX beslist. Dat is een eerste gegeven. De regering heeft op ABX dus minder impact dan op andere bedrijven. Echter, het feit dat de NMBS ABX beheert en ABX tot nog toe een verlieslatend bedrijf is geweest, heeft natuurlijk ook een impact op de situatie van de NMBS als openbare dienstverlener. Daarom volgt de regering het dossier ook op. Strikt juridisch gezien heeft de regering er echter minder impact op.

Deze eerste opmerking is niet zonder belang. Immers, op Europees vlak blijken bepaalde verklaringen die ministers hebben afgelegd in het verleden negatief te zijn geweest voor bepaalde beslissingen.

Er is nog een tweede element. Ik denk dat een logistieke groep voor een land als België, dat een logistiek centrum wil zijn, belangrijk is. Het is terecht dat België een logistiek centrum wil zijn. Logistiek is immers, op een ogenblik dat de industrie uitzwermt over Europa, juist een groeiende sector. Het gevolg van delokalisatie, niet alleen in Groot-Brittannië maar ook elders, is dat er meer logistiek is in ons land. Het feit dat er een logistieke groep is, die een belangrijke activiteit ontwikkelt, is voor België dus zeker niet onbelangrijk. Ik denk dat het goed is dat zo een logistieke groep zich verder blijft ontwikkelen. Dat is een tweede gegeven.

Het derde gegeven is dat de regering beslist heeft dat ABX niet langer op de resultaten van de NMBS mag wegen. Met andere woorden, de exploitatie van ABX moet neutraal zijn. Als u mij vraagt binnen welke termijn ABX neutraal moet worden, betekent het voor mij dat wat men tot nu toe heeft beloofd als steun voor ABX, ook beloofd is. Het beloofde

Voor België wordt het netto verlies voor 2003 geschat op 70 miljoen euro tegen 254 miljoen euro in 2002. Is dit een gevolg van uitzonderlijke resultaten, en zo ja, welke?

Voor Duitsland verwacht men dat in 2004 opnieuw een evenwicht wordt bereikt. Voor ABX Nederland is het dit jaar al zo vert. Beschikt u voor deze twee dochterondernemingen voor het boekjaar 2003 over preciezere ramingen?

De oprichting van de nieuwe holding wordt ingegeven door het onverholen oogmerk om een partner uit de private sector aan te trekken. Volgens sommigen zou hierachter op termijn een onvervalste fusie schuil gaan. Met die optie wordt bevestigd dat ABX geen enkel samenwerkings-verband met de NMBS kan sluiten. Hoe staat u hiertegenover?

06.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre: ABX est géré de manière autonome par la SNCB et, en ce sens, le gouvernement a peu d'emprise sur cette société. Le gouvernement suit évidemment le dossier car les pertes accusées par l'entreprise se répercutent sur la SNCB en tant que service public.

ABX est un groupe logistique dans un pays qui se veut, à juste titre, un centre logistique. Il serait illogique de se défaire purement et simplement du groupe.

Dorénavant, l'exploitation d'ABX devra être neutre et elle ne pourra donc plus grever la SNCB. De nouveaux fonds ne peuvent plus être injectés dans l'entreprise mais les promesses de soutien doivent être tenues. En 2004, tous les départements devront être rentables, à l'exception de la France peut-être. Le fait que toutes les autres composantes soient déjà actuellement rentables constitue une prestation économique remarquable au vu de la morosité de l'économie.

Je me suis toujours montré

zal dus worden uitgevoerd. Er komt echter niets meer bij. Wat ABX betreft, is het gedaan. De streep is getrokken. Er kan geen nieuw geld meer naar ABX gaan. Dat is mijn basisbeginsel.

Bijgevolg zullen vanaf 1 januari 2004 alle afdelingen ook definitief rendabel moeten zijn. Ik maak één voorbehoud. Voor Frankrijk kan het nog een aantal maanden langer zijn dat de afdeling daar niet rendabel is. Dat kan voor die afdeling wel een probleem zijn. Echter, eind van het jaar zullen alle andere filialen of onderdelen van het ABX-concern – als men het zo mag noemen, want het bestaat eigenlijk niet – rendabel zijn. Alle cijfers die we hebben, wijzen evenwel uit dat de bedrijven, behalve Frankrijk, ook effectief rendabel zijn geworden.

Dat is een niet onbelangrijke prestatie. Ik moet ook zeggen dat in 2003 door de verantwoordelijke mensen goed is gewerkt aan de rendabiliteit. Ze deden dat in een economisch niet evidente situatie. Ik vind dat het zo is. Ik ben altijd een grote verdediger van ABX geweest. Ik heb dat in de regering ook altijd gezegd. Ik denk evenwel dat we een tweetal jaar te laat zijn begonnen met de herstructurering. Dat is mijn persoonlijke mening. Ik draag er mee de verantwoordelijkheid voor. Ik had ook gedacht dat het sneller ging gaan, wat niet is gebeurd. We hebben een tweetal jaar te lang gewacht.

Men is nu de herstructurering effectief sterker maar ook drastischer aan het doorvoeren. U hebt misschien ook gelezen dat men in Frankrijk bezig is met onderdelen van ABX gewoon te sluiten. Dat is niet zo evident. Men is in Frankrijk heel drastische maatregelen aan het nemen. Ik denk dat ze ook echt nodig waren.

Ten vierde, de creatie van de entiteit had de regering weliswaar beslist, ze was echter nog niet doorgevoerd. Op dit moment bestaat ABX niet. Er zijn waarschijnlijk zowat honderd bedrijven. ABX op zich bestaat echter niet. De bedrijven dragen soms de naam ABX. Juridisch gezien echter bestaat ABX niet. Het zijn een pak kleine en soms grote ondernemingen, die elk hun eigen raad van bestuur en een eigen juridische entiteit hebben. Wat we nu doen, is de holding of de vennootschap ABX creëren. We doen dat niet door iets nieuws te maken. We doen dat door in het bestaande vehikel ABX Logistics-Worldwide gewoon de raad van bestuur effectief te installeren.

Het is een zeer beperkte raad van bestuur die slechts uit vier mensen bestaat. Zij zullen de opdracht krijgen heel de operatie uit te voeren waarbij alle entiteiten van ABX eindelijk worden gegroepeerd. Dat zal het geval zijn voor alle entiteiten behalve misschien voor Frankrijk omdat dat land er waarschijnlijk nog niet onmiddellijk bij zal zijn. Het is echter een kwestie van maanden vooraleer Frankrijk er ook bijkomt.

Dat is de strategie die we zullen volgen. Ten eerste, de creatie van de maatschappij en, ten tweede, niet meer ten laste zijn van de NMBS. Ik denk dat we dat niet meer kunnen. De verliezen zijn geleden en daarmee uit. De rest ligt open. Eenmaal die maatschappij is gevormd, moeten we zien of die maatschappij allianties, kapitaal of andere zaken nodig heeft. Dat betekent dat we eind dit jaar, begin volgend jaar voor duidelijker keuzes zullen staan wat we met de maatschappij ABX zullen doen. First things first: eerst moeten we verdergaan met de sanering. Ik herhaal dat dat, behalve met Frankrijk, moet lukken.

Ten tweede, de duidelijke juridische structuur waarover men al lang praat, is nu toch eindelijk doorgevoerd. Dat is volgens mij belangrijk, want zonder dat kan men niet.

Ten derde, dat betekent dat men van de NMBS een aard meer nodia

favorable à l'égard d'ABX. J'admets cependant que nous aurions dû procéder à la restructuration deux ans plus tôt. A l'heure actuelle, une restructuration drastique est en cours, et ce, également en France où certaines unités sont même fermées.

Finalement, ABX sera également dotée d'une structure juridique par la création d'une entreprise. D'un point de vue strictement juridique, l'entreprise n'existe pas. Elle constitue un conglomérat d'une série de petites entreprises dotées de leur propre conseil d'administration. Le conseil d'administration du nouveau holding comptera quatre personnes. Ce conseil restreint aura pour mission de réaliser l'opération de regroupement, dans un premier temps à l'exclusion de la France.

A partir de ce moment, l'entreprise ne sera plus à charge de la SNCB. L'année prochaine, nous examinerons quel sera l'avenir d'ABX. En réalité, ABX présente plus de points communs avec La Poste qu'avec la SNCB, mais au lieu de nous lamenter sur les occasions que nous avons manquées par le passé, nous devons nous tourner résolument vers l'avenir et, avant tout, assurer celui d'ABX. Une entreprise de ce type pourra jouer un rôle important dans notre tissu économique.

heeft. Als ik alles achteraf bekijk, had De Post eigenlijk ABX moeten kopen en vlugger saneren. De complementariteit van ABX is immers veel groter met De Post dan met de NMBS. Maar goed, gedane zaken nemen geen keer. Het is volgens mij een goede optie dat we ABX hebben - dat is voor de basisconomie belangrijk -, maar het past eigenlijk veel dichter bij De Post. Ik herhaal, gedane zaken nemen geen keer. Het heeft ook niet veel zin daar lang stil bij te blijven staan. We moeten resoluut naar de toekomst kijken en volgens mij is het vooral belangrijk dat we dit bedrijf in België een toekomst kunnen bieden precies omdat ik heel sterk in dat logistiek gebeuren geloof. Het is volgens mij een belangrijke factor van ons economisch weefsel.

06.05 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, je partage globalement votre avis sur la question, notamment le fait que, grâce à des mesures drastiques de restructuration, la situation s'améliore dans beaucoup d'entités d'ABX. Je pense qu'il faut effectivement se tourner vers l'extérieur, sous forme d'alliances ou de partenariats, pour valoriser ce qui peut l'être au niveau de la structure, même si aujourd'hui aucune complémentarité n'apparaît par rapport à la SNCB.

Il me reste une question à vous poser. Comme nous le savons, aujourd'hui, ABX France est laissée en dehors du holding, pour ne pas le pénaliser. ABX France qui perd de l'argent reste donc au sein de la SNCB. Ne pensez-vous pas que la SNCB est ainsi pénalisée?

06.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Une provision a été faite. Il s'agit des crédits prévus pour l'Europe. Grâce à cette ligne de crédit, un investissement en fait, ABX France dispose de davantage de temps, à savoir quelques mois, pour être rentable et ce, sans apport financier supplémentaire de la part de la SNCB.

06.07 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord dat iets eerlijker was dan wat ik steeds heb gehoord van mevrouw Durant want die wou enkel de scalp van mijnheer Schouppe in dit dossier. De vraag die men bij ABX moet stellen is of het klopt dat ABX een ondersteuning vormde voor de NMBS. Mijnheer Schouppe ging daar vrij ver in want hij vond het een absolute noodzaak. U bent blijkbaar ook iemand die op hetzelfde spoor zit. Als u zegt dat u erin blijft geloven maar ABX moet volledig los van de NMBS staan, dan is dit slechts gedeeltelijk juist want via een overbruggingskrediet zal de overheid als aandeelhouder ABX blijven steunen. De schulden worden ook omgezet in kapitaal waardoor de overheid ook aandeelhouder blijft. Het gaat om 90 miljoen op een omzet van 3 miljard euro. Ik blijf dit met de nodige interesse volgen. Het was destijds een zeer complex geheel. In de nieuwe structuur zal het wellicht beter controleerbaar worden, hoop ik. Wij zullen hier nog op terugkomen. Ik was ook altijd van mening dat ABX een steun kon zijn voor de NMBS maar het financiële plaatje van de NMBS was altijd te zwaar. Misschien zal dit in de toekomst kunnen verbeteren.

06.08 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je pense que c'est à juste titre que vous voulez constituer une entité juridiquement autonome de la SNCB, ce qui aurait le mérite de clarifier les choses. Il restera néanmoins encore à évaluer s'il est toujours nécessaire de maintenir, à l'intérieur d'ABX, une centaine de filiales dont certaines dans des pays où il n'existe guère de relation entre l'activité logistique et l'activité de ces pays par rapport aux

06.05 Olivier Chastel (MR): Ik deel uw mening terzake. Drastische maatregelen hebben tot een verbeterde toestand in veel afdelingen geleid. Om deze gunstige situatie te bestendigen, moet naar externe partnerschappen worden gestreefd. ABX-Frankrijk wordt uit de holding geweerd omdat dit nadelig zou zijn. Dreigt de NMBS dan niet te worden benadeeld als ABX-Frankrijk tot de NMBS blijft behoren?

06.06 Minister Johan Vande Lanotte: ABX-Frankrijk beschikt over het saldo van een kredietlijn waardoor het in de komende maanden rendabel moet worden. Maar afgezien van die kredietlijn zal die dochteronderneming geen geld meer krijgen.

06.07 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): La grande question a toujours été de savoir si ABX offrait effectivement un soutien quelconque à la SNCB. M. Schouppe était très catégorique à ce sujet et estimait qu'ABX était absolument essentiel à la SNCB. Le ministre Vande Lanotte voit dans ABX une entreprise de valeur mais il est d'avis qu'elle doit être complètement désolidarisée de la SNCB. ABX a englouti trop d'argent. Cependant, dans la nouvelle structure, les deux entreprises sont toujours liées.

06.08 François Bellot (MR): U wenst terecht een ten opzichte van de NMBS autonome entiteit tot stand te brengen. Heeft men echter onderzocht of het nodig is om een honderdtal filialen in verschillende landen te behouden. terwijl er een

intérêts belges. Certaines destinations asiatiques semblent d'ailleurs particulières dans l'activité d'ABX.

Je me permets d'insister sur une question à laquelle vous n'avez pas répondu. Le rétablissement de l'équilibre pour ABX Belgique dépend-il de résultats dus à des opérations exceptionnelles ou est-ce réellement le fruit d'une politique volontariste d'assainissement, de rétablissement de l'équilibre à l'intérieur de l'entreprise, ce qui est une solution évidemment beaucoup plus louable et porteuse pour l'avenir?

En ce qui concerne ABX France, nous avons bien noté votre réponse quant aux difficultés que présenterait le rétablissement de la santé financière d'ABX France par rapport à des dispositifs européens, mais nous suivrons ce dossier comme nous avons pu le faire dans le passé. La nouvelle structure a maintenant le mérite de la clarté alors que, dans le passé, nous avons souvent été renvoyés d'un revers de la main, sous prétexte que les chiffres que nous avançons étaient un peu fantaisistes.

Nous avons également pris bonne note que les alliances stratégiques pouvaient se nouer non seulement avec la SNCB, mais aussi avec des partenaires aux activités plus proches, comme La Poste. Je me rappelle d'ailleurs certaine suggestion qui avait été avancée devant notre commission, mais qui n'a pas été jugée bonne.

6.09 Johan Vande Lanotte, ministre: La situation d'ABX deviendra très claire.

Président: Daan Schalck.

Voorzitter: Daan Schalck.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de noodingreep betreffende de verkeersboetes in de nieuwe verkeerswet" (nr. 282)

07 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la mesure d'urgence prise au sujet des amendes routières dans la nouvelle loi routière" (n° 282)

07.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wens voorafgaandelijk toch een vaststelling te doen, zodat het ook zou worden opgenomen in het verslag. Ik betreur het dat er toch nog heel wat belangrijke vragen op de agenda staan. De vice-eerste minister vindt het echter belangrijker om les te gaan geven aan de universiteit. Toen ik in de jaren '60 in Leuven studeerde, was eerste minister Eyskens daar ook professor. Welnu, de studenten maakten het toen mee dat, wanneer er in Brussel in de regering of in het Parlement iets te doen was, steeds een assistent werd gestuurd. Daar dienen assistenten aan de universiteit trouwens voor. Schijnbaar is het voor de vice-eerste minister van dit land belangrijker om in Gent om 18 uur les te geven dan om hier te zijn.

(...)

Hier zijn ook zeer jonge volksvertegenwoordigers. Zij dachten waarschijnlijk dat het Parlement belangrijker was dan student te zijn. Ik betreur dat overigens.

echt verband bestaat tussen hun logistieke activiteiten en de Belgische belangen?

Zal het evenwicht binnen ABX België kunnen worden hersteld dankzij uitzonderlijke activiteiten of zal dit het resultaat zijn van een sanering binnen het bedrijf zelf?

Wij zullen het dossier van ABX Frankrijk van nabij volgen.

De nieuwe structuur heeft de verdienste van de duidelijkheid. De besprekingen over de cijfergegevens zullen voortaan dan ook erg duidelijk zijn.

Men kan overigens een strategische alliantie met de NMBS of een nauwere partner als De Post overwegen. Binnen deze commissie werd een voorstel in die zin gedaan, maar het werd afgewezen.

6.09 Minister Johan Vande Lanotte: De situatie van ABX zal erg duidelijk worden.

07.01 Jos Ansoms (CD&V): Je regrette que le ministre Vande Lanotte quitte cette enceinte pour aller donner cours à l'Université de Gand, alors que nombre de questions orales sont restées sans réponse.

De **voorzitter**: De afspraak is vorige week gemaakt met de minister. Dat gebeurde bij de start van de werkzaamheden. Toen had geen enkel commissielid er een probleem mee dat hij zou weggaan.

07.02 Jos Ansoms (CD&V): Ik betreur dat. Er zijn assistenten die dat perfect kunnen overnemen.

Ik zal niet al mijn vragen stellen. Ik weet dat er vanochtend reeds een paar vragen gesteld zijn omtrent de nieuwe verkeersboetes. De belangrijkste vraag is niet gesteld of ze is toch niet beantwoord.

Wij zullen dus uitgenodigd worden om zeer vlug een klein wetsontwerp goed te keuren in de loop van de volgende dagen en nachten. We zullen daarvoor een paar parlementaire snelheidsovertredingen moeten doen om dat klaar te krijgen tegen 1 november. Maar goed, we zijn iets gewoon in het Parlement.

De belangrijkste vraag is de volgende. Zijn de koninklijke besluiten waarbij de nieuwe tarieven vastgelegd worden, klaar? Kunnen wij daarin inzage krijgen? Wij kennen de voornemers van uw voorgangster. Zij wilde de gewone overtredingen hercategoriseren en zware overtredingen eerste categorie, tweede categorie en derde categorie invoeren. Zijn die koninklijke besluiten klaar? De burger kent ze nog niet. Wij ook niet. Ik zou ze heel graag kennen. Ik zal niet alle voorbeelden geven. U zou echter een paar tipjes van de sluier kunnen opheffen.

Kunt u mij nu het volgende duidelijk maken. U hoopt dat er heel veel zones 30 bijkomen. Iemand die in de bewuste zone 30 geflitst wordt omdat hij 36 kilometer per uur rijdt, blijft dat een gewone overtreding of wordt het een zware overtreding eerste categorie? Ik geef een ander voorbeeld. Ik vind het ook heel erg wanneer een automobilist geen voorrang geeft aan een bus die de bushalte verlaat, wat nochtans verplicht is. Ik vind dat ook juist. Volgens uw voorgangster, mevrouw Isabelle, was dat een zware overtreding eerste categorie. Zult u een dergelijke overtreding opnemen in de lijst van de zware overtredingen eerste categorie? Ik zou nog een aantal voorbeelden kunnen geven. Om het kort te houden vraag ik gewoon een concreet antwoord op die twee voorbeelden.

07.03 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, collega's, het wetsontwerp dat zal worden ingediend, is het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid. Daarmee wordt een artikel toegevoegd aan de wet die goedgekeurd werd in februari 2003. Dat artikel zal louter een overgangsbepaling zijn. Het zal met name inhouden dat de overtredingen die zijn vastgesteld vóór de inwerkingtreding van de nieuwe wet en die op basis van de nieuwe wet onder artikel 31 vallen – dat is immers het probleem –, nog steeds worden behandeld als vallende onder de vorige verkeerswet.

Op 15 september werd het ontwerp voorgelegd aan de Gewesten. Voor zover ik weet, is er reeds een positief antwoord binnen van de Vlaamse regering en van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Op het moment dat we de antwoorden binnen hebben, zal vanzelfsprekend het wetsontwerp voor advies aan de Raad van State worden voorgelegd. De verdere afhandeling zal vervolgens zo snel mogelijk gebeuren.

De overgangsbepaling, die in de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid zou worden ingevoerd, moet vermijden dat een aantal verkeersinbreuken, bepaald in

07.02 Jos Ansoms (CD&V): La commission de l'Infrastructure devra, sous peu, examiner au pas de charge un projet de loi relatif à la nouvelle législation en matière de circulation routière. Les nouveaux tarifs des amendes et les nouvelles catégories d'infractions sont fixés par arrêté royal. Ceux-ci sont-ils déjà prêts? La commission peut-elle les consulter?

07.03 Bert Anciaux, ministre: Le gouvernement œuvre effectivement à l'élaboration d'un projet de loi qui vise à insérer un article nouveau dans la loi du 7 février 2003. Il s'agit plus précisément d'une disposition transitoire aux termes de laquelle les infractions antérieures à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi et qui relèvent normalement de l'article 31 doivent être appréciées conformément à l'ancienne législation. Le gouvernement a soumis le projet de loi pour avis aux Régions et entend boucler la procédure législative y afférente dans les meilleurs délais. Il ne concerne pas les nouvelles catégories ni les nouveaux tarifs. Un débat à ce sujet n'est pas exclu.

Les amendes imposées par le iude

artikel 31 van de wet van 7 februari 2003 die gepleegd zijn vóór de inwerkingtreding van de nieuwe verkeerswet en nog hangende zijn ten tijde van de inwerkingtreding ervan, straffeloos zouden worden. De overgangsbepaling heeft geen uitstaans met de hoegrootheid van de verkeersboetes noch met de categorisatie van de overtredingen. Een constructief debat wordt dan ook niet uitgesloten.

Ik geef een aantal voorbeelden van geplande maatregelen. Voor een snelheidsovertreding met minder dan 10 kilometer per uur in een zone 30 bedraagt de minimumboete die door de rechter is opgelegd 55 euro. Het bevel tot betaling of de minnelijke schikking bedraagt 50 euro. Dit is een lichte verhoging wat niet zo onlogisch is als men niet wil ingaan op de minnelijke schikking of het bevel tot betaling. Voor een snelheidsovertreding tussen 10 en 20 kilometer per uur boven de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom geldt een minimumboete van 275 euro tegenover 150 euro in geval van een bevel tot betaling of minnelijke schikking.

Moet ik alleen antwoorden op uw twee concrete vragen? U hebt een aantal vragen ook schriftelijk gesteld.

07.04 Jos Ansoms (CD&V): (...)

07.05 Minister Bert Anciaux: Dat is geen probleem. Voor een overtreding waarbij het kentekenbewijs zich niet in het voertuig bevindt, moet het bedrag van het bevel tot betaling en de minnelijke schikking nog worden bepaald door de minister van Justitie en het College van procureurs-generaal. De minimumboete bedraagt 275 euro indien niet wordt ingegaan op de minnelijke schikking of het bevel tot betaling.

Voor een overtreding met de handelaarsplaat en het parkeren in tunnels, onder bruggen of op autobushaltes geldt hetzelfde. Voor het rijden zonder verlichting wanneer zulks verplicht is geldt eveneens hetzelfde. Bij door het rood licht rijden wordt voor het bevel tot betaling en de minnelijke schikking 175 euro aangerekend. De minimumboete daarvoor bedraagt eveneens 275 euro. Voor rechts inhalen waar dat verboden is moet het bedrag van de minnelijke schikking nog worden bepaald door de minister van Justitie en het College van procureurs-generaal. De minimumboete daarvoor bedraagt 550 euro.

Voor het negeren van een verbod tot voorbijsteken moet het bedrag van de minnelijke schikking nog worden bepaald door de minister van Justitie en het College van procureurs-generaal. De minimumboete daarvoor bedraagt 275 euro.

Geen voorrang geven tijdens een manoeuvre, idem, en de regel van voorrang van rechts overtreden, idem. Ik heb niets gewijzigd aan de geplande uitvoeringsbesluiten. Ik denk niet dat het nodig is om daaraan nu te sleutelen. Ik ben bereid om enkele verbeteringen aan te brengen, maar ik heb ook gezegd dat ik geenszins vertraging wil veroorzaken.

07.06 Jos Ansoms (CD&V): Mag ik noteren dat de uitvoeringsbesluiten en de nieuwe categorisering, zoals ze door uw voorganger werden opgesteld, behouden blijven en ingaan op 1 november?

07.07 Minister Bert Anciaux: De uitvoeringsbesluiten gaan in op het moment dat de wet ingaat.

seront plus élevées que les transactions.

07.05 Minister Bert Anciaux: Pour quelques infractions, le montant de l'ordre de payer et de la transaction doit encore être fixé par le ministre et le Collège des procureurs généraux.

Je n'ai apporté aucune modification aux arrêtés d'exécution.

Je tiens à la disposition de la commission une réponse circonstanciée aux questions portant sur les amendes pour des infractions spécifiques.

07.06 Jos Ansoms (CD&V): Le ministre Anciaux reprend les arrêtés d'exécution de la précédente ministre de la Mobilité, Mme Durant. Je suppose donc qu'ils entreront en vigueur le 1^{er} novembre 2003.

07.07 Bert Anciaux, ministre: Ils prendront effet en même temps que

la loi.

07.08 Jos Ansoms (CD&V): De nieuwe, gewijzigde wet?

07.08 Jos Ansoms (CD&V): Quelle loi? La "loi Durant" ou sa version adaptée?

07.09 Minister Bert Anciaux: De wet van 7 februari 2003.

07.10 Jos Ansoms (CD&V): Wanneer gaat die wet in?

07.11 Minister Bert Anciaux: Zo snel mogelijk.

07.12 Jos Ansoms (CD&V): Op 1 november?

07.13 Minister Bert Anciaux: Ik kan dit niet met zekerheid zeggen, maar het is de betrachting om dit zo snel mogelijk te doen.

07.14 Jos Ansoms (CD&V): Op dit ogenblik weten wij dus nog altijd niet wanneer die hercategorisering van toepassing zal zijn?

07.14 Jos Ansoms (CD&V): En attendant, nous ignorons toujours quelle loi entrera en vigueur.

07.15 Minister Bert Anciaux: U zal daarvan goed op tijd op de hoogte worden gebracht.

07.15 Bert Anciaux, ministre: Le citoyen sera informé à temps de la date d'entrée en vigueur de la loi.

07.16 Jos Ansoms (CD&V): Betekent goed op tijd langer dan drie weken ervoor? Goed op tijd dat is toch lang ervoor? Het zal dus niet op 1 november ingaan?

07.16 Jos Ansoms (CD&V): Il faut en effet que le citoyen soit averti en temps opportun, c'est-à-dire trois semaines au moins avant l'entrée en vigueur, si j'ai bien compris.

07.17 Minister Bert Anciaux: U moet mij niet vragen wat ik niet kan zeggen. Ik wens het zo snel mogelijk uit te voeren.

07.18 Jos Ansoms (CD&V): Goed van tevoren de bevolking informeren betekent in de politiek dus dat het niet zal ingaan op 1 november, anders is dat niet informeren goed van tevoren.

07.18 Jos Ansoms (CD&V): Par conséquent, j'en conclus que la nouvelle loi n'entrera pas en vigueur le 1^{er} novembre.

Ik kom tot mijn tweede vaststelling. Ik heb u een paar voorbeelden gegeven. De regering zegt altijd erbij dat de boetes gemiddeld met 10% omhoog zullen gaan. Ik heb van de minister al vier nieuwe boetes gehoord die een verviervoudiging betekenen. Het niet aanwezig zijn van het kentekenbewijs in het voertuig kost op dit ogenblik strafrechtelijk 50 euro, en dat wordt minimum 275 euro. Dat hebt u zelf gezegd. Een overtreding met de handelaarsplaat kost op dit ogenblik 50 euro, dat wordt 275 euro. Het parkeren op een autobushalte kost op dit ogenblik 50 euro – een gewone overtreding – en dat wordt 275 euro, vanaf 1 november of 1 december. Rijden zonder verlichting kost op dit ogenblik – ook voor de fietser – al heel veel, maar het wordt nog duurder: 275 euro.

Je constate que le ministre a déjà énuméré dans sa réponse au moins quatre nouveaux types de contraventions dont le tarif est multiplié par cinq par rapport aux tarifs précédemment en vigueur à la suite du changement de catégorie. Il est totalement fallacieux de la part du gouvernement d'affirmer qu'il ne serait question que d'une majoration de 10%.

Het is dus niet waar – de regering brengt dit altijd naar buiten – dat het een verhoging is met 10%. Er zitten wel degelijk heel veel overtredingen bij die meer dan een verviervoudiging zijn van de huidige boete. Ik zeg dat al een jaar. Het wordt in alle toonaarden ontkend. Tot vorige week – naar aanleiding van de goedkeuring van het kleine wetsontwerp dat de overgangsbepalingen vastlegt – heeft de regering nog gezegd dat de gemiddelde stijging van de boetes 10% is. Dat is een bewuste misleiding van de publieke opinie.

Il semble que M. Anciaux ait déjà procédé à quelques adaptations portant sur la recatégorisation initiée par Mme Durant, notamment en ce qui concerne les amendes pour infraction à la vitesse maximale autorisée de 30 kilomètres par heure en agglomération. Il est tout de même

U hebt hier zelf vier voorbeelden gegeven van overtredingen die van 50 euro naar 275 euro gaan. Hoe durft men dan blijven beweren dat ze maar met 10% omhoog gaan? Ze gaan allemaal minimaal met 10% omhoog, dat weten wij ook, maar bovendien gaan er door de hercategorisering boetes verviervoudigen en misschien nog veel meer. In een keer gaan die van een gewone overtreding naar een zware overtreding. U hebt gezegd dat rechts inhalen naar 550 euro gaat, terwijl dit op dit ogenblik een zware overtreding is die 250 euro kost. Dat is meer dan een verdubbeling van een reeds zware boete.

Men moet niet blijven zeggen dat het 10% is. Ik vrees dat dit de reden is waarom u op de vlakte blijft over het ingaan van de nieuwe boetes. Waarschijnlijk wilt u niet geconfronteerd worden met de resultaten op het terrein van de categorisering die mevrouw Durant heeft opgesteld, en die u niet gaat wijzigen, zoals u daarnet heeft gezegd.

Er is dan toch al een kleine wijziging, want een overtreding in de zone 30 was volgens mevrouw Durant ook een zware overtreding. Mijn goede vriend Daan Schalck weet dat ook. Hij was een zeer actief lid van de commissie. Mevrouw Durant wenste iemand die 36 per uur reed in een zone 30 een zware overtreding eerste categorie te geven. Ik hoor van u dus dat dit een gewone overtreding blijft. U zegt: 55 euro. Dat is dus een gewone overtreding. Volgens mevrouw Durant moest dat 275 euro zijn.

Ik wens dat er eindelijk duidelijkheid komt over die categorisering. Ofwel blijft alles een gewone overtreding, en dan was die cinema niet nodig.

07.19 Minister **Bert Anciaux**: Enfin, ik geef toch duidelijkheid.

07.20 **Jos Ansoms** (CD&V): Dan is de informatie dat het slechts met 10% stijgt niet juist.

Immers, vier boetes worden al verviervoudigd, één wordt verdubbeld en de boete voor rijden zonder licht stijgt met ongeveer 30%. Het gegeven dat er een stijging is met 10% is dus niet juist.

07.21 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de heer Ansoms heeft het inderdaad over de straf die door de rechters wordt uitgesproken. Het grootste deel van die zaken wordt via minnelijke schikking of bevel tot betaling geregeld. In dat verband heb ik u in alle gevallen, op de eerste twee en het door het rood licht rijden na, gezegd dat het bedrag van de minnelijke schikkingen nog moet worden bepaald door de minister van Justitie en het College van Procureurs-Generaal. Daarmee zal de bevolking in geval van overtreding veruit het meeste in contact komen.

07.22 **Jos Ansoms** (CD&V): Bij herhaald overtreden verschijnt men dus voor de politierechter en zijn de strafrechtelijke minimale boetes van toepassing.

Ik wil ook mijn vraag over de minnelijke schikkingen herhalen. Hebt u nog geen zicht op om het even welke minnelijke schikking?

07.23 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer Ansoms, ik heb de gewoonte om hier te antwoorden op de vragen die men mij stelt. U hebt uw vraag heel duidelijk gesteld en ik heb heel duidelijk gezegd wat de situatie is. Ik dacht dat dit duidelijk was.

urgent que nous soyons informés des changements de catégorie.

07.19 **Bert Anciaux**, ministre: Je viens pourtant de vous en informer dans ma réponse!

07.20 **Jos Ansoms** (CD&V): Mais alors, l'affirmation selon laquelle l'augmentation ne serait que de 10% est inexacte!

07.21 **Bert Anciaux**, ministre: M. Ansoms parle des amendes infligées par le juge. La majorité des infractions sont réglées par des transactions pénales ou par ordre de paiement. Les citoyens seront principalement confrontés à ce type de réglementation.

07.22 **Jos Ansoms** (CD&V): At-on déjà une idée des montants des transactions pénales?

07.23 **Bert Anciaux**, ministre: Ces montants doivent encore être fixés.

07.24 Jos Ansoms (CD&V): Ik heb hier alle tarieven van de minnelijke schikkingen zoals ze nu zijn en zoals ze zullen worden.

07.24 Jos Ansoms (CD&V): Je dispose pourtant déjà d'une liste.

07.25 Minister Bert Anciaux: Dan hebt u meer dan ik.

07.26 Jos Ansoms (CD&V): Een minnelijke schikking staat altijd in functie van een strafrechtelijke boete.

07.27 Minister Bert Anciaux: Dat is niet waar.

07.28 Jos Ansoms (CD&V): Ze staat in functie ervan. Uiteraard ligt ze lager, maar ze staat in verhouding; dat weet toch iedereen.

07.28 Jos Ansoms (CD&V): Il me semble logique que le taux d'augmentation des montants des transactions pénales soit identique à celui des amendes pénales.

07.29 Minister Bert Anciaux: Dan heb ik u al een verhouding gegeven. Als het gaat om de straf die wordt opgelegd door de rechter voor een snelheidsovertreding met minder dan 10 km per uur in zone dertig, dan bedraagt het verschil tussen de twee 5 euro, vermits het gaat om bedragen van 50 euro en 55 euro.

Als het gaat om de zwaardere straf opgelegd door de rechter, ten bedrage van 275 euro, voor een snelheidsovertreding tussen de 10 en de 20 kilometer boven de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom, dan is het 150 euro, hetzij ongeveer de helft van het bedrag dat door de rechter zal worden bepaald.

Wat u zegt is naar mijn mening correct. Het enige wat ik eraan toevoeg is dat de bevolking vooral zal worden geconfronteerd met het bevel tot betaling en de minnelijke schikking.

07.30 Jos Ansoms (CD&V): Op dit ogenblik kost een gewone overtreding die strafrechtelijk met 50 euro wordt beboet, 22,5 euro met een minnelijke schikking, maar wat nu 250 euro kost zijn meestal minnelijke schikking van 138,2 euro.

07.31 Minister Bert Anciaux: En ik spreek van 150.

07.32 Jos Ansoms (CD&V): Ik kom nu terug op het parkeren op een bushalte. Dat kost nu 22,5 of 25 euro. Als u zegt dat het in de nieuwe wet strafrechtelijk 275 euro wordt, dan zal dat een minnelijke schikking worden van 138,2 euro plus 10% of 150 euro. Dat is de logica.

07.33 Minister Bert Anciaux: Dat beweert u. Ik zei in alle ernst dat het bedrag van de minnelijke schikking nog moet worden bepaald door de minister van Justitie in overleg met het College van Procureurs-Generaal.

07.33 Bert Anciaux, ministre: Je vous le rappelle, les montants des transactions pénales doivent encore être fixés.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

08 Vraag van de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het vrachtverkeer" (nr. 147)

08 Question de M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le transport de marchandises" (n° 147)

08.01 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag handelt over de intentie van Duitsland om een heffing in te voeren op het zwaar vrachtverkeer vanaf 1 november.

08.01 Willy Cortois (VLD): Si les autorités allemandes mettent en œuvre leurs plans visant à imposer

Ondertussen heb ik via de pers vernomen dat de techniek nog niet op punt staat en Duitsland zijn plan zal moeten uitstellen. Duitsland voert deze heffing blijkbaar in in akkoord met de Europese commissaris voor Transport, mevrouw de Palacio.

Mijnheer de minister, het autosnelwegennet van Duitsland is belangrijk voor het noord-zuid en het oost-westvervoer. Mocht Duitsland de heffing uiteindelijk kunnen toepassen, zal dit invloed hebben op de intensiteit van het zwaar vrachtverkeer op onze wegen.

Ik kom tot mijn vragen. Ten eerste, werd terzake overleg gepleegd met Duitsland? Heeft de Europese commissaris overleg gepleegd met uw voorganger? Ten tweede, heeft men enig zicht op de gevolgen van deze heffing voor het vrachtverkeer op onze wegen? Kan dit resulteren in een toename op onze wegen met alle gevolgen van dien? Beschikken wij in dat verband over indicaties of cijfermateriaal? Ten derde, op dit ogenblik zitten we nog in het stadium van de intentie. Wat zal de houding van de federale regering zijn mocht de Europese Commissie hiervan een Europese richtlijn willen maken? Ten slotte, op welke wijze kan dit Parlement de problematiek volgen?

Minister Reynders heeft op een vraag terzake van de heer Bogaert gesuggereerd dat er een hoorzitting over deze problematiek zou kunnen worden georganiseerd in het Parlement. Sinds 1 januari 2002 zijn de Gewesten bevoegd voor de materie. De opvolging zal door de Gewesten moeten worden waargenomen. Mijn vraag heeft in de eerste plaats betrekking op de intenties van de regering. Wat is uw standpunt als kersvers minister van Mobiliteit inzake de verdere aanpak van deze problematiek?

08.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, collega's, tot 31 augustus 2003 maakte Duitsland samen met België, Nederland, Luxemburg, Denemarken en Zweden deel uit van het Eurovignetverbond. In de schoot van het coördinatiecomité opgericht door de bovenvermelde landen binnen het gesloten verdrag ter invoering van het eurovignet heeft gedurende de laatste jaren quasi permanent overleg plaatsgevonden tussen, enerzijds, Duitsland en, anderzijds, de andere Eurovignetlanden over de invoering van een kilometerheffing in Duitsland, de uittreding van Duitsland uit het Eurovignetsysteem en de voortzetting van het vignet door de vijf overblijvende landen. Bij dit overleg was de Europese Commissie steeds vertegenwoordigd.

U hebt gevraagd naar een onderzoek van de mogelijke gevolgen van de maatregel voor ons land. Tot nu toe werd nog geen onderzoek verricht. Het mogelijk effect van een toename van het aantal vrachtwagens op Belgische wegen mag volgens ons echter niet worden overschat. Enerzijds rijdt voor de oost-west-trafiek een gedeelte van de vrachtwagens die Oost-Europa en Duitsland doorrijden, sowieso ook door België. Daarbij mag niet worden vergeten dat al deze voertuigen sinds 31 augustus 2003 ook verplicht gedekt moeten zijn door een eurovignet alvorens België te mogen binnenrijden. Anderzijds bestaat voor de noord-zuid-trafiek de kans dat een gedeelte van de trafiek naar of vanuit Nederland richting Frankrijk of Italië naar België verschuift. Hierbij mag echter niet uit het oog worden verloren dat men op Frans gebied eveneens tolgeden moet betalen op de autosnelwegen.

Ik kom op de derde vraag. Diverse statistische bronnen, zowel vanuit België als vanuit de Europese Unie, geven aanduidingen over de wegvervoersstromen op het Europees continent. De controles op deze vervoersstromen worden op Belgisch grondgebied op permanente wijze steekproefadewijs uitaevoerd door diverse controle-instanties. waaronder

une taxe pour le trafic poids lourd sur leur réseau routier, nos routes risquent d'être plus surchargées encore qu'elles ne le sont à l'heure actuelle. Ce projet at-il fait l'objet d'une concertation avec l'Allemagne, par l'entremise de l'Union européenne? Le Parlement ne pourrait-il pas organiser une audition à propos de ce dossier, en concertation avec les Régions?

08.02 **Bert Anciaux**, ministre: Jusqu'au 31 août 2003, l'Allemagne faisait, tout comme la Belgique, partie du comité instauré par les pays signataires de l'accord relatif à l'eurovignette. Au sein de ce comité a eu lieu ces dernières années une concertation quasi permanente entre l'Allemagne et les autres Etats membres sur l'instauration d'un système de taxation au kilomètre en Allemagne, l'abandon, par l'Allemagne, du système de l'eurovignette et le maintien de ce système par les autres pays. La Commission européenne était représentée lors de ces discussions.

Aucune étude n'a encore été menée pour déterminer les conséquences éventuelles pour notre pays. L'incidence ne doit toutefois pas être surestimée. En ce qui concerne le trafic est-ouest, une partie des poids lourds en provenance d'Europe de l'Est via l'Allemagne transite de toute façon par la Belgique. Quant au trafic nord-sud, il est effectivement

de wegcontroledienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de federale politie, de douanes enzovoort. Ook over de resultaten van deze controles bestaan statistische gegevens.

De Europese Commissie heeft onlangs bij de Raad van Ministers een ontwerp van richtlijn ingediend tot wijziging van richtlijn 1999-62EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtwagens. Morgen bespreken we dit punt in eerste fase op de Raad van Ministers, die bijeenkomt in Luxemburg. Deze richtlijn zal het kader moeten vormen waarbinnen de lidstaten gebruiksrechten of tolgelden kunnen invoeren en ook behouden. De richtlijn zal voor de lidstaten evenwel geen enkele verplichting tot invoering met zich brengen. In principe is het ook zonder hogergenoemde richtlijn mogelijk om een systeem zoals de Duitse LKW Mout in ons land in te voeren. Het bestaan van een richtlijn zou de invoering ervan wel kunnen vergemakkelijken, zeker als ook andere lidstaten het Duitse voorbeeld zouden volgen.

Tot slot, collega Cortois, kom ik op uw vierde vraag. Het eurovignet behoort inderdaad sinds 1 januari 2002 tot het bevoegdheidsdomein van de gewesten. Dit betekent dat ook de eventuele invoering van afstandgebonden heffingen onder de beslissingsbevoegdheid van de gewesten valt. Het moge duidelijk zijn dat hiervoor op Belgisch niveau een gecoördineerde aanpak nodig is. Zoals in het regeerakkoord is opgenomen, wil de regering overleg met de gewesten opstarten over de opportuniteit van het eurovignet voor vrachtwagens om te kijken of we dat niet kunnen vervangen door een variabele bijdrage. Het principe van overleg wordt trouwens door de bevoegde federale en gewestelijke administratie nu al toegepast tijdens de bespreking van hogergenoemd ontwerp van richtlijn in de Raad van Ministers van Vervoer van de Europese Unie.

Mijnheer de voorzitter, ik denk dat ik daarmee alle vragen heb beantwoord.

probable qu'un glissement s'opère vers la Belgique, mais il convient à cet égard de noter que la France pratique également le péage routier.

Diverses sources statistiques fournissent des indications sur les flux de transport routier sur le continent européen. En Belgique, des contrôles par sondage sont systématiquement effectués par diverses instances et sont également traduits en données statistiques.

La Commission européenne a récemment soumis au Conseil des Ministres un projet de directive relatif à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Cette directive ne sera pas contraignante pour les Etats membres. Elle sera examinée demain en Conseil des Ministres. En principe, il est déjà possible d'instaurer dans notre pays un système analogue au modèle allemand, mais la directive pourrait en faciliter la mise en oeuvre.

L'eurovignette relève depuis le 1^{er} janvier 2002 des attributions des Régions. Il est toutefois évident que l'instauration éventuelle de prélèvements nécessite une approche coordonnée à l'échelle de la Belgique. Le gouvernement souhaite organiser une concertation avec les Régions pour juger de l'opportunité de remplacer l'eurovignette par une cotisation variable.

08.03 Willy Cortois (VLD): Men zegt mij dat de Waalse regering eraan denkt het systeem in te voeren. Weet u daarover iets meer?

08.04 Minister Bert Anciaux: Neen, ik ben daarvan niet op de hoogte. Zoals ik eerder al heb gezegd, is er integendeel een overleg aan de gang en bestaat volgens mij, hoewel het een bevoegdheid van de Gewesten is, wel de bereidheid tot coördinatie door de federale overheid in het kader van hetgeen we in het regeerakkoord hebben afgesproken.

Ik ben vandaag echter niet op de hoogte van het feit dat Wallonië dit eenzijdig zou doen zonder overleg en zonder ons medeweten.

08.05 Willy Cortois (VLD): Kunnen de Gewesten dat eenzijdig?

08.06 Minister Bert Anciaux: In theorie kunnen zij dat, maar gelet op het feit dat dit ook aevoalen heeft op Europees vlak. kan ik u verzekeren

08.04 Minister Bert Anciaux: Je n'ai pas connaissance d'un projet du gouvernement wallon tendant à instaurer un prélèvement. Bien que cette matière ressortisse aux compétences régionales, le pouvoir fédéral est disposé à assurer une coordination.

08.06 Minister Bert Anciaux: En théorie. les Régions peuvent

dat dit toch wel overleg vraagt. Zij kunnen het in ieder geval niet "en stoemelings" doen.

instaurer unilatéralement des prélèvements mais, à mon sens, cela ne peut pas se faire sans concertation, en raison notamment des conséquences possibles au plan européen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Oorspronkelijk werden de vragen nrs. 225 en 227 van de heren Mortelmans en Frédéric samengevoegd. De heer Frédéric is echter niet aanwezig.

09 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de diversiteit van de tariefformules bij de NMBS" (nr. 225)

09 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la diversité des formules tarifaires à la SNCB" (n° 225)

09.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel u die vraag omdat de ombudsman van de NMBS dat probleem al geruime tijd geleden aan de orde heeft gebracht en gesignaleerd. Wat hem betreft, is er de afgelopen jaren een overvloed aan formules gegroeid die in meer of minder beperkende voorwaarde in het gebruik van terugbetaling voorzien.

Ik heb de officiële verzameling van de tarieven van de NMBS er eens op nageslagen. Ik heb inderdaad nogal een resem aan tarieven gevonden. Ik signaleer er enkele. Er is een verschil tussen tweedeklas en eerste klas biljetten. Er zijn zonebiljetten, biljetten voor senioren, biljetten voor de kusttram, tienrittenkaarten, tienrittenkaarten voor jongeren onder de 26, de KEY-card, B-tourrail, reductiekaart tegen vaste prijs, getrouwheidskaart, reischeques, ozonkaarten, Go-pass, Golden Rail-pass, Multipass, Railpass, treinkaarten voor een zone, nettreinkaarten en zo verder. Het is een onvoorstelbaar kluwen van tarieven.

De ombudsman heeft dat probleem in het verleden al aangekaart. Hij stelde dat dit voor het loketpersoneel, het informatiëpostpersoneel en ook voor het controlepersoneel geen sinecure is om alle specificiteiten van die diverse formules te kennen.

Het gaat er mij niet om dat er geen speciale formules of tarieven zouden kunnen zijn, integendeel. De vraag luidt echter wel in hoeverre wij daarin moeten gaan. In het verleden heb ik dat probleem ook al gesignaleerd aan de toenmalige minister van Mobiliteit, die inderdaad erkende dat dit een probleem was. Zij ging zelfs verder door te stellen dat eenvoudiger betaalformules beslist zouden bijdragen tot de promotie van de trein, in het bijzonder onder potentiële gebruikers, dus onder mensen die nog geen beroep doen op de trein. Ik ga volledig akkoord met de toenmalige minister. Zij zei zelfs dat, in het kader van het beheerscontract, in een werkgroep van de NMBS en de overheid die materie zou worden behandeld.

Mijnheer de minister, is er momenteel al iets gebeurd op het vlak van de tariefvereenvoudiging?

Ten tweede, wat de tariefintegratie betreft met betrekking tot de Gewesten, weet u dat wij voorstander zijn van een volledige overheveling van het mobiliteitsbeleid naar de Gewesten. In afwachting daarvan denk ik wel dat er goede afspraken moeten worden gemaakt in verband met die tariefintegratie. Ik hoor daarvan wel af en toe iets. Enkele weken

09.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): D'année en année, la SNCB a proposé une gamme de plus en plus étendue de formules de voyage. Cette abondance de tarifs n'est pas transparente aux yeux des usagers et même pour le personnel des guichets ou les accompagnateurs, il n'est pas aisé de maîtriser les finesses de chaque formule. Tout comme le médiateur, j'estime qu'une simplification des tarifs pourrait contribuer à promouvoir le rail. Qu'a-t-on déjà réalisé en matière de simplification des tarifs?

Même si nous sommes en faveur d'une régionalisation complète de la politique en matière de mobilité, nous jugeons important d'œuvrer à une intégration des tarifs entre la SNCB et les sociétés régionales de transport. Quelle est la situation dans ce domaine?

geleden werden daarover in Brussel blijkbaar gesprekken gestart. Wat is de stand van zaken op dat vlak?

09.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ten eerste, betreffende het groot aantal tariefformules en de gebruiksvoorwaarden ervan, kan ik het volgende zeggen. De NMBS heeft op eigen initiatief een reeks vereenvoudigingen in de tarieven gepland. Die zullen op 1 februari 2004 van toepassing zijn. Die reeks vereenvoudigingen strookt met het juridisch kader van het huidige beheerscontract. Die vereenvoudigingen houden in dat de gebruiksvoorwaarden voor sommige tariefproducten versmolten, afgeschaft of gewijzigd worden. Die herschikking van het tarievengebied zal gerealiseerd worden in het gezamenlijk belang van het cliënteel - met name om het aanbod zo transparant mogelijk te maken voor het grote publiek vanzelfsprekend - en van het inlichtingenpersoneel en controlepersoneel van de NMBS, dus ook in het belang van het eigen personeel. Dat wilde ik zeggen wat het groot aantal tariefformules betreft.

Collega Mortelmans, uw tweede vraag betreft de tariefintegratie met de regionale vervoersmaatschappijen. Bovendien de talrijke geïntegreerde reisformules die al bestaan, met name treinkaarten plus bustraject of stadsgebied TEC plus MIVB-net, gecombineerde vervoersbewijzen, MTB en algemene stadsabonnementen, dienen op dat vlak twee nieuwe initiatieven aangestipt te worden. Ten eerste, de invoering - u verwees er al naar - van het JUMP-ticket, dat zonder onderscheid bruikbaar is voor de vier openbare vervoersmaatschappijen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ten tweede, de mogelijkheid om een NMBS-treinkaart te combineren met een netabonnement van De Lijn tegen een uiterst aantrekkelijke prijs. De onderhandelingen met de regionale vervoersmaatschappijen worden voortgezet om de tariefintegratie verder uit te bouwen. Ik heb reeds gezegd dat dit - in afwachting - een van de belangrijke opdrachten van de federale minister van Mobiliteit is. Men moet echter opletten dat dit niet begint te ruiken naar enige federale recuperatie. Het blijft zoeken naar een goede formule om de zaken op elkaar af te stemmen.

09.03 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Tariefvereenvoudiging en tariefintegratie zijn misschien geen wondermiddelen om het treingebruik te doen stijgen, maar ik denk dat het inderdaad een bijdrage kan leveren tot de toegankelijkheid van de trein. Ik heb inderdaad gehoord dat men vanaf volgend jaar eindelijk gaat beginnen met een deel van die vereenvoudigingen. Ik zal dat met argusogen volgen. Ik hoop dat het niet bij woorden blijft en dat wij daarvan vanaf februari iets merken.

09.02 **Bert Anciaux**, ministre: La SNCB a déjà prévu d'initiative une série de simplifications qui seront appliquées dès le 1^{er} février 2004. Ces simplifications sont conformes au contrat de gestion et visent à rendre l'offre aussi transparente que possible pour les usagers et le personnel des chemins de fer.

En matière d'intégration tarifaire, il existe déjà une série de formules combinées. Il faut y ajouter deux nouvelles initiatives: le billet JUMP, qui est utilisable sur le réseau des quatre sociétés de transport desservant la Région de Bruxelles-Capitale et la carte-train de la SNCB combinée à une carte-réseau de De Lijn à un tarif très avantageux.

09.03 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Si la simplification et l'intégration des tarifs ne sont pas des remèdes miracle, elles peuvent tout de même aider à rendre plus attrayant le voyage en train. Je continuerai à suivre ce dossier et j'espère voir des résultats en février 2004.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

10 **Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het tunen van wagens" (nr. 231)**

10 **Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le tuning de voitures" (n° 231)**

10.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, ik wil u graag wijzen op het maatschappelijk fenomeen van de getunede wagens. Ik gebruik de term fenomeen omdat het mijns inziens toch over een belangrijke realiteit gaat. Tienduizenden mensen zijn vaak dagdagelijks bezig met het ombouwen van hun wagen. en daan creatief om met

10.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Des milliers de personnes s'adonnent dans notre pays au tuning optique des voitures. Il n'existe malheureusement guère de

getunede wagens. Deze problematiek komt weinig aan bod in het Parlement, omdat er daarrond ook heel wat misverstanden bestaan. Ik wil u graag een aantal zaken voorleggen.

Ik wil het vooral hebben over mensen die bezig zijn met optische tuning. Het gaat helemaal niet over straatpiraten, street racers, of over mensen die zich in de illegaliteit bevinden. Ik vind alleszins dat verkeersveiligheid altijd primeert. Het betreft de mensen, ouderen en vooral jongeren, die op een creatieve manier bezig zijn met de esthetiek van hun wagens. Zij bevinden zich nu in een onduidelijke situatie.

Er bestaat een grote rechtsonzekerheid bij de verzekeraars en de eigenaars van getunede wagens worden ook in de keuringsstations met een grote willekeur geconfronteerd.

Ik heb sterk de indruk dat er geen richtlijnen bestaan en dat ook de toepassing van de wet door de politie niet gelijkgestemd is.

Als we het wetgevend kader bekijken, beschikken we onder andere over een koninklijk besluit van maart 1968, over een aantal koninklijke en ministeriële besluiten en een aantal wetten. Die zijn eigenlijk niet meer aangepast aan de realiteit van 2003.

Wie conform de wet wil handelen, beschikt slechts over enkele vage bepalingen. De keuringsstations weten niet goed wat ze moeten af- of goedkeuren. Er bestaan geen lijsten met toegelaten stukken, types van wagens en wat mag worden gemonteerd.

De tuninggemeenschap vraagt meer duidelijkheid. De betrokkenen investeren daarin immers veel tijd en geld en weten niet goed welke kant het nu op moet. Zij zijn zeer ongerust en koesteren soms antipolitieke gevoelens.

Wij moeten samen tot een oplossing komen, zodat zij gehoor vinden op politiek niveau. Ik wil in dit verband enkele concrete voorstellen doen.

Ik heb daarover reeds vragen gericht tot minister Durant. Zij zag daar wel iets in, maar de timing bleek toen voor moeilijkheden te zorgen.

Bij het begin van de legislatuur kunnen enkele denkpistes worden gelanceerd. Ik denk bijvoorbeeld concreet aan wat in Duitsland bestaat, het zogenaamde TÜV-label. Wanneer men iets verkoopt met een label of wanneer een installateur een label kan afleveren, krijgt men de goedkeuring van het keuringsstation van de politie.

In België bevinden wij ons in een zeer schizofrene situatie. Een onderdeel wordt verkocht, er wordt BTW op betaald, er bestaat met andere woorden een volledig legale handel. Wanneer het echter wordt gebruikt waarvoor het dient, komt men in de problemen.

Men zou ook kunnen werken met een eventueel door de fabrikant, de producent van de wagens goedgekeurd verkoopattest. Er bestaat nu immers een probleem voor de verzekeringen wat de conformiteitsattesten betreft.

Een overleg tussen constructeurs, verzekeringsinstellingen en mensen van uw administratie of van uw kabinet dringt zich op. Er kan een werkgroep worden opgericht en er dienen contacten te worden gelegd met de sector, met de mensen die daarmee dagdagelijks bezig zijn.

Men mag niet vergeten dat niet alleen hobbyisten betrokken zijn, maar dat het ook over een belanrijk economisch aedeven aat. Er bestaan

sécurité juridique dans ce domaine et les propriétaires des véhicules concernés sont souvent confrontés à l'arbitraire des compagnies d'assurances et des stations de contrôle technique. Le cadre légal existant n'est plus adapté à la réalité d'aujourd'hui. L'on pourrait suivre l'exemple du label TÜV allemand. La station de contrôle de la police donnera son feu vert lorsqu'une pièce est vendue avec un label ou lorsqu'un installateur peut délivrer un label. La délivrance d'un certificat de conformité par le fabricant du véhicule pourrait également être envisagée. A l'heure actuelle, un problème se pose en effet en matière d'assurances pour ce qui est du certificat de conformité. Une concertation doit avoir lieu entre les constructeurs, les assureurs et le département.

heel wat groot- en kleinhandels en die mensen zijn heel bezorgd.

Wij vragen duidelijkheid. De sector kan leven met een strikte reglementering. Als er ten minste maar iets beschreven staat in een gids of op een site of indien er een of ander initiatief uitgaat van uw diensten, weten zij waaraan zich te houden.

Mijn vragen zijn heel concreet. Neemt u maatregelen om duidelijkheid te scheppen in verband met het tunen van wagens? Komen er duidelijke criteria voor de keuringsstations voor toegelaten verbouwingen of verboden stukken? Zullen er lijsten worden opgesteld?

Ik weet dat ik u niet mag vragen naar specifieke intenties. Het zou echter goed zijn minstens een stand van zaken te krijgen, zodat de betrokkenen achterhalen hoe zij aan de nodige informatie kunnen geraken.

10.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ik ga toch maar wat verder dan de huidige stand van zaken. Ik ben heel blij met die vraag. Het is een problematiek die mij ook na aan het hart ligt. Het verwondert mij enigszins dat er bondgenoten zijn in het Parlement, maar u vindt in mij in ieder geval een bondgenoot.

Over heel de aangelegenheid van tuning bestaan onvoorstelbare vooroordelen. U hebt ernaar verwezen. Misschien is men eerder ongerust over mijn toenadering tot uw standpunt. In ieder geval, er zijn onvoorstelbare vooroordelen ten opzichte van die gemeenschap. Dit is zeker geen groep mensen die de verkeersonveiligheid prediken. Dit is een groep mensen die op stevige wijze een hobby uitvoert. Zij mogen ook wel wat steun genieten en kunnen zelfs een voorbeeld zijn voor heel wat jongeren om op een verkeersveilige manier om te gaan met hun voertuigen. Ik sta daar dus erg positief tegenover. Heel concreet weet ik dat op dit ogenblik onderzoek naar een aantal alternatieven, genre TUV-keuringen, opgestart is. Ik heb mijn administratie opdracht gegeven om een heel uitdrukkelijke inventaris op te maken van de problemen waar deze mensen mee te maken hebben.

U zal het wel met mij eens zijn, collega Deseyn, dat wij er natuurlijk ook wel voor moeten zorgen dat, ook al willen we die mensen helpen, de verkeersveiligheid of de veiligheid van die voertuigen niet in het gedrang kan komen. Daar zult u het met mij wel over eens zijn. Het is niet altijd zo gemakkelijk, maar u hebt terecht een stuk van die hypocrisie aangetoond. Heel veel van dat materiaal is vanzelfsprekend perfect legaal. Als men het dan gebruikt waarvoor het dient, wordt een wagen ineens illegaal. Dat is vaak ingegeven, denk ik, door onwetendheid. Men houdt zich graag aan heel strikte regels, waardoor de verantwoordelijkheid ook een stuk ontlopen kan worden en men geen beoordeling meer moet doen, maar alleen op basis van heel duidelijke, strikte regels de verantwoordelijkheid kan afschuiven. Ik begrijp dat dit gebeurt, omdat het toch wel belangrijke verantwoordelijkheden zijn. Wij moeten inderdaad zoeken hoe we toch een goed evenwicht kunnen vinden en deze mensen niet verder pesten of zelfs koeioneren. In de ene gemeente mag men perfect rijden, maar als men de gemeentegrens oversteekt kan men door de burgemeester of een politiereglement een bekeuring krijgen. Dit is de realiteit. In ieder geval, door de politiediensten van de gemeenten gebeurt dit, of in ieder geval binnen de politiezones.

We moeten natuurlijk ook de juridische verantwoordelijkheid ten aanzien van de verbouwing uitklaren. In ieder geval, ik ben me bewust van de complexiteit van het dossier. Dat zal mij er niet van weerhouden

10.02 **Bert Anciaux**, ministre: Ce problème me tient particulièrement à cœur. Il existe effectivement de nombreux préjugés à propos du *tuning*. J'ai une attitude positive vis-à-vis de ce groupe de personnes dont le hobby ne pose en principe aucun problème en matière de sécurité routière. Je prends des mesures pour clarifier la situation et je cherche un équilibre entre deux préoccupations: ne pas ennuyer inutilement ces personnes dans le cadre de leur hobby et garantir la sécurité routière.

om volmondig "ja" te antwoorden op uw eerste vraag. Ik plan wel degelijk maatregelen om duidelijkheid te scheppen voor deze mensen in verband met de tuning en ook om een duidelijk schema te maken waardoor deze tuning in de toekomst meer dan vandaag mogelijk is, zonder dat dit de verkeersveiligheid in het gedrang kan brengen.

10.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, u hebt gelukkig nog eens gewezen op enkele positieve aspecten van dergelijke hobby. Ik had nog niet vermeld dat zeer veel mensen zich daarrond verenigen, wat toch positief is. Wat de relatieve verkeersveiligheid betreft, nog een aanvulling. Snel rijden met dergelijke wagens is uitgesloten, want men maakt dan zijn eigen dure investering kapot. Men is daar zeer bezorgd om, merk ik in het tuningmilieu waarmee ik geregeld in aanraking mag komen.

Concreet heb ik een grote vraag. U hebt goede intenties en ik ben zeer blij dat er daar een uitgestoken hand is. Ik ben ook bereid om die te aanvaarden en samen daarover na te denken en mensen te contacteren. Ik vind dat zeer positief.

De vraag is concreet. Kan op korte termijn de verlaging van een chassis met een daarvoor verkochte kit of kan het niet? Hoe moeten de betrokkenen handelen bij een volgend contact met de politiediensten of in het keuringstation?

We moeten deze kwestie binnen de kortste keren uitklaren. Ik zal ook niet nalaten om in volgende sessies aan de zaak te herinneren of er meer gerichte vragen over te stellen. Het is toch al goed dat we kunnen leven van de hoop. Een engagement houdt immers toch altijd een zekere hoop in voor de toekomst. Dat stemt me vanavond gelukkig. Hopelijk zal ik het dossier met u kunnen opvolgen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nummer 257 werd schriftelijk ingediend en vraag nummer 258 en 259 worden uitgesteld tot een latere datum. Bijgevolg is de vraag van collega Ansoms de laatste vraag voor vandaag.

11 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "een gratis treinabonnement voor wie afstand doet van zijn auto" (nr. 253)

11 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'octroi d'un abonnement de train gratuit à toute personne renonçant à sa voiture" (n° 253)

11.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het is een lange zware dag geweest. Ik vind dat wij moeten eindigen met iets leuks voor de mensen want daar komt het soms op aan in de politiek. Een gratis treinabonnement hoort daarbij, dat is iets leuks voor de mensen. Ik heb gelezen dat de minister dat ook een zeer tof en prachtig initiatief zou vinden. Iemand die afstand doet van zijn auto zou van de minister een gratis abonnement voor de trein krijgen, naar analogie van wat bij De Lijn gebeurd is door een andere leuke man die dat in Vlaanderen gelanceerd heeft.

Mijnheer de minister, ik heb de studie van de Hogeschool voor Verkeerskunde in Diepenbeek er nog eens op nagekeken. Op dit ogenblik zijn er in Vlaanderen 370.000 gezinnen die geen auto hebben. Ik denk dat het voor 360.000 ervan is omdat zij er geen kunnen betalen en misschien zijn er 10.000 die voordat Agalev of anderen daartoe opriepen al bewust leefden en die bewust geen auto gekocht hebben maar kozen voor het openbaar vervoer.

10.03 Roel Deseyn (CD&V): J'accepte avec plaisir la main tendue du ministre. Mais, à court terme, il faudra rapidement préciser si, par exemple, l'on peut rouler avec un châssis surbaissé.

11.01 Jos Ansoms (CD&V): On dénombre en Flandre quelque 370.000 familles qui ne disposent pas d'une voiture. Cet état de chose est dicté par des raisons financières pour 360.000 d'entre eux et procède d'un choix délibéré pour les autres. Comment le ministre compte-t-il expliquer aux ménages qui ne possèdent pas de véhicule depuis de nombreuses années sa décision d'offrir un abonnement de train en échange d'une plaque minéralogique? Qu'en est-il des personnes qui ont déjà renoncé antérieurement à leur voiture en contrepartie d'un abonnement de De Lijn? Et des

Ten eerste, wanneer u zegt dat iemand die zijn tweede of derde wagen wegdoet van u een gratis abonnement krijgt, hoe gaat u dat uitleggen aan die 370.000 gezinnen die geen auto hebben. Of gaat u die dan ook ineens een gratis abonnement geven? Het zou toch niet fair zijn dat iemand die jaren geleden bewust zijn wagen heeft weggedaan om met het openbaar vervoer te gaan rijden nu geen premie krijgt en voort braaf zijn ticket moet betalen.

Ten tweede, er zijn al 10.000 mensen die hun wagen weggedaan hebben en die een abonnement aangevraagd hebben bij De Lijn. Gaat u die mensen, met terugwerkende kracht, ook nog een abonnement voor de trein geven? Hun wagen is al weg. Moeten zij er eerst opnieuw een kopen, en die wegdoen, om een abonnement te krijgen van u? Dat is ook een probleempje. Ik zou graag weten hoe u dat gaat oplossen?

U weet dat het aantal bedrijfswagens geweldig toeneemt. Iedereen weet dat een jong universitair die werk zoekt als kaderlid eerst vraagt naar een bedrijfswagen. Dat is tegenwoordig in. Hij krijgt dan een luxueuze bedrijfswagen en zijn eigen wagen, misschien een occasie Peugeot 204 uit zijn studententijd, doet hij weg. Dat rotversleten autootje doet hij dus weg en dan krijgt hij van u een treinabonnement dat hij misschien aan zijn vriendin geeft die daarmee naar Brussel kan komen. Kortom, er is een hele reeks mensen die om allerlei redenen – ik heb ook groter wordende kinderen die stilaan het huis verlaten – een auto meer of een auto minder nemen. Wie op het juiste moment iets van de hand doet, krijgt als het aan u ligt een treinabonnement erbovenop. Kortom, ik heb een hele reeks praktische vragen bij dat leuke idee, waar ik toch graag een antwoord op krijg.

11.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, de vragen van de heer Ansoms tonen aan dat een leuk idee goed moet worden bestudeerd en uitgewerkt vooraleer het realiteit kan worden.

Ik heb mijn leuke idee geuit op de dag dat De Lijn of het Vlaams Gewest bekendmaakte dat het initiatief betreffende het inleveren van de nummerplaat in ruil voor een abonnement op De Lijn reeds 10.000 nummerplaten had opgebracht. Zoals gezegd, het is natuurlijk niet zo dat dezelfde mensen daarna opnieuw een nummerplaat kunnen aanvragen. In dat geval vervalt het abonnement.

Op het moment dat je zo een nieuws hoort, heb je toch wel het gevoel dat een dergelijk initiatief wel enigszins lukt. Zonder enige twijfel zitten er een deel mensen bij die hun wagen anders ook wel van de hand zouden hebben gedaan. Ongetwijfeld zitten er ook mensen bij die, zoals u zegt, net een bedrijfswagen hadden gekregen, enzovoort. Al de voorbeelden die u geeft, zijn juist. Er zullen echter ook wel mensen bijzitten die bewust een keuze hebben gemaakt voor een gratis abonnement op de busdiensten van De Lijn.

Het is niet eens zo moeilijk om een leuk idee te opperen, met name dat de NMBS ook haar steentje kan bijdragen. Op het moment dat ik het zei, voegde ik er echter ook aan toe dat het mij nuttig leek om te onderzoeken of de mogelijkheid op een gratis treinabonnement bestaat. U maakte een resem opmerkingen, zoals deze over de 370.000 gezinnen. Die laatste bemerking is zeker juist. Er is een groot deel die de mogelijkheid niet eens heeft om een wagen te kopen. Ik ben het daarmee eens. Wat doe je trouwens met de gezinnen – het zijn er minstens 360.000 van de 370.000 die geen abonnement op de Lijn hebben gevraagd - die bewust of door omstandigheden reeds een tijd zonder wagen leven?

jeunes travailleurs qui se défont de leur petite voiture d'étudiant parce qu'ils ont obtenu un véhicule de société?

11.02 **Bert Anciaux**, ministre: Avant de concrétiser une bonne idée, il faut bien l'étudier. J'ai exposé la mienne publiquement alors que l'action menée en collaboration avec De Lijn s'était déjà soldée par la restitution d'une dizaine de milliers de plaques minéralogiques. J'ai alors eu la conviction qu'elle serait une réussite si elle était traduite dans les faits: des automobilistes ont effectivement restitué leur plaque d'immatriculation et opté délibérément pour un abonnement de bus. Je ne puis répondre au débotté à la question légitime qui a été posée. Quid des 360.000 personnes qui se passent de voiture depuis des années? Mais, quoi qu'il en soit, mon objectif est clairement d'amener le plus de gens possible à recourir aux transports publics pour leurs déplacements. Mon administration examine la possibilité d'élaborer une proposition dans ce sens de façon honnête et volontariste. Elle étudie aussi son incidence financière qui, je puis déjà vous le dire, n'aura rien d'exorbitant.

Dat zijn terechte vragen. Ik heb er nog geen pasklaar antwoord op. Ik zeg u dat in alle openheid. Het doet natuurlijk geen afbreuk aan het feit dat het een van de taken blijft om te zoeken en te blijven zoeken naar instrumenten waardoor men mensen ervan kan overtuigen om wat minder hun wagen te gebruiken en wat meer het openbaar vervoer.

Mijnheer Ansoms, ik neem aan dat u het eens bent met die algemene oriëntering. Het effect is veel groter. Het percentage van mensen die niet langer met hun wagen op de baan zouden zijn, heeft een nog groter percentage minder files tot gevolg. Het zou dus voor iedereen goed zijn.

Ik heb aan mijn administratie gevraagd om deze zaken op een rijtje te zetten en te zoeken naar een eerlijke en voluntaristische uitwerking van het voorstel en de kostprijs ervan. Ik besef immers ook dat de NMBS daar een vergoeding voor zal vragen. Al deze zaken worden momenteel onderzocht. Op basis daarvan zullen wij kijken naar de haalbaarheid en de opportuniteit van de actie.

Ik hoop hiermee geantwoord te hebben op de pertinente vragen van de heer Ansoms. Hij kan natuurlijk ook zeggen dat het verkeerd is om te antwoorden op vragen die men terzake stelt. Op het moment dat de 10.000 abonnementen van De Lijn in het nieuws waren, zag ik dat als een mogelijke keuze voor de NMBS, dus onafhankelijk van deze actie. Daardoor bestaat het probleem van mensen die al gekozen hebben voor De Lijn eigenlijk niet. Ik heb het niet over een cumulatie van gratis abonnementen. Op het moment van het nieuws werd de vraag mij gesteld en vond ik het belangrijk een antwoord te geven en te zeggen dat het mij interessant leek om een gelijkaardige piste uit te dokteren en na te gaan of dit ook haalbaar is met de NMBS. Ik kan u ook al zeggen dat de NMBS vragende partij is op voorwaarde dat daar een financiële vergoeding tegenover staat. Dat zult u wel begrijpen. Dat valt echter goed mee. Ik ken de cijfers van De Lijn net iets beter, en de financiering van de gratis abonnementen bedraagt een heel klein percentage van de totale kosten van De Lijn.

Dit dossier is nog niet klaar. U hebt echter op uw gekende wijze een samenvatting gegeven van een hele resem terechte problemen die zich nog stellen. Ik nodig het Parlement en de commissie vanzelfsprekend ook uit om mee te zoeken naar antwoorden.

11.03 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, ik ben het volledig oneens met u dat een minister die bevoegd is voor Mobiliteit zo'n leuk idee lanceert.

11.04 Minister Bert Anciaux: (...)

11.05 Jos Ansoms (CD&V): Nee, u laat mij mijn zin niet afmaken.

De vorige burgemeester van Vilvoorde, de huidige burgemeester van Geraardsbergen en de huidige burgemeester van Wuustwezel hebben alle dagen leuke ideeën voor de mensen. Als wij echter zo'n leuk idee hebben, dan kijken wij eerst na wat de mogelijkheden en de gevolgen zijn en daarna zullen wij dat idee bekend maken. Dat is mijn kritiek ten aanzien van de huidige en de vorige regering. U weet immers zeer goed dat dit bij de bevolking reeds een verworvenheid is. Dat komt zo over. Men moet daarmee zeer voorzichtig zijn, want daarmee brengt men de geloofwaardigheid van de politiek mede in het gedrang.

Ik vind het dus verkeerd om een idee zonder meer in de media te brengen indien het niet van tevoren werd onderzocht. U moest de haalbaarheid ervan minstens op voorhand onderzoeken en pas dan het

11.05 Jos Ansoms (CD&V): Je ne peux pas admettre que le ministre de la Mobilité se permette de lancer des idées dans la presse sans d'abord vérifier si elles sont bien réalisables. Cette critique vaut tant pour le précédent gouvernement que pour le gouvernement actuel. La population prend en effet de telles informations pour de l'argent comptant. Cette manière de faire de la politique nuit à la crédibilité des politiciens.

Je me réjouis de la réponse selon

leuke idee lanceren. Wij verschillen fundamenteel van mening over de wijze waarop aan politiek moet worden gedaan, maar dat is niet nieuw.

De enige concrete vraag waarop ik wel een antwoord kreeg is dat het niet en-en zal zijn, maar of-of. De restrictie die u in elk geval aan de burger kunt geven is dat als het ooit zover zou komen, het ofwel een abonnement voor De Lijn ofwel voor de trein zal zijn. Beide kan zeker niet. Dat maakte u al duidelijk. Dat kan aan de bevolking al worden medegedeeld, als rectificatie op uw eerste mededeling.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.03 uur.

La séance publique de commission est levée à 18.03 heures.