



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

lundi

19-01-2004

Après-midi

maandag

19-01-2004

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de M. Pierre-Yves Jeholet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de filialisation de Taxipost" (n° 1020) 1

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

Question de M. Pierre-Yves Jeholet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le retard dans les travaux d'infrastructure des lignes à grande vitesse" (n° 1021) 3

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

Question de Mme Greet van Gool au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes de la ligne 12" (n° 1263) 5

Orateurs: **Greet van Gool, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable sur "le tarif téléphonique social chez Belgacom" (n° 1287) 8

Orateurs: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, **Greet van Gool**

INHOUD

Vraag van de heer Pierre-Yves Jeholet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het plan om Taxipost om te vormen tot een dochtermaatschappij" (nr. 1020) 1

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

Vraag van de heer Pierre-Yves Jeholet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de vertraging van de infrastructuurwerken voor de aanleg van de hogesnelheidslijnen" (nr. 1021) 3

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

Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de problemen bij lijn 12" (nr. 1263) 5

Sprekers: **Greet van Gool, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling over "het sociaal telefoontarief bij Belgacom" (nr. 1287) 8

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, **Greet van Gool**

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

du

LUNDI 19 JANVIER 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 19 JANUARI 2004

Namiddag

La séance est ouverte à 14.13 heures par M. Francis Van den Eynde, président.
De vergadering wordt geopend om 14.13 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Question de M. Pierre-Yves Jeholet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de filialisation de Taxipost" (n° 1020)

01 Vraag van de heer Pierre-Yves Jeholet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het plan om Taxipost om te vormen tot een dochtermaatschappij" (nr. 1020)

01.01 Pierre-Yves Jeholet (MR): Comme ces questions ont été reportées à deux reprises, je remercie le vice-premier ministre pour sa patience et pour les avoir acceptées lors de cette commission.

Lors de son audition en commission de l'Infrastructure le 19 novembre dernier, l'administrateur délégué de La Poste avait mentionné le développement des neuf dépôts de Taxipost parmi les dix projets prioritaires de La Poste. Après avoir rappelé que Taxipost était déficitaire et qu'un plan de redressement était nécessaire, M. Thijs a précisé que l'entreprise publique ne se séparerait jamais entièrement de Taxipost pour éviter que le marché des PME ne soit écrémé par la concurrence allemande et française.

De plus, lors de cette audition, un projet de filialisation a été annoncé aux représentants des travailleurs. La filialisation constitue l'une des conditions posées par la Commission européenne pour autoriser l'augmentation de capital de La Poste par l'État. La création d'une filiale permet en effet plus facilement la recherche d'un partenaire dans le secteur du courrier express. Dans le cadre de cette filialisation, de nombreux emplois seraient menacés, plus de 900 selon certaines sources syndicales. Quel est le nombre de personnes concernées par la restructuration préalable à la filialisation? Quelles sont les perspectives de réaffectation de ces personnes dans les autres services de La Poste?

Enfin, la filialisation de Taxipost est-elle de nature à remettre en cause certains investissements dans les trois dépôts qui ne sont pas encore informatisés? Les neuf dépôts correspondent-ils aux besoins futurs de la filiale en termes de capacité et de répartition géographique?

01.01 Pierre-Yves Jeholet (MR): Op 19 november jongstleden zei de heer Thijs, gedelegeerd bestuurder van De Post, dat de ontwikkeling van de negen depots van Taxipost tot de tien prioritaire projecten van De Post behoort. De heer Thijs herinnerde er ook aan dat Taxipost verlieslatend is en dat een herstelplan noodzakelijk is waarbij hij preciseerde dat De Post Taxipost nooit volledig zou opgeven om te voorkomen dat concurrerende bedrijven de markt van de KMO's zouden afromen. Ondertussen is bekend geraakt dat er plannen zouden zijn om Taxipost tot een dochtermaatschappij om te vormen omdat dit een voorwaarde is die de Europese Commissie stelt aan een kapitaalsverhoging van De Post door de Staat. In die omstandigheden dreigen veel arbeidsplaatsen verloren te gaan, meer dan 900 volgens de vakbonden.

Hoeveel mensen zouden door die herstructurering worden getroffen?

Welke vooruitzichten op een nieuwe aanstelling in andere diensten van De Post hebben de betrokken personeelsleden? Zal voornoemd project tot gevolg hebben dat de investeringen in de drie depots die nog niet geautomatiseerd zijn, in het gedrang komen? Komen de negen depots tegemoet aan de toekomstige behoeften van de dochtermaatschappij qua capaciteit en geografische spreiding?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, chers collègues, l'effectif actuel de Taxipost est de 1.046 personnes, toutes fonctions incluses. Cela correspond à 935 équivalents temps-plein – certaines personnes travaillant à mi-temps. Comme vous le savez, des négociations sont actuellement en cours en ce qui concerne la filialisation. Les raisons en sont claires. Il s'agit d'une activité commerciale non rentable – pour ne pas dire qu'elle est carrément déficitaire: 20 millions d'euros l'année dernière. Si nous voulons continuer les activités de Taxipost, il faut que la société soit rentable. Une subsidiation par La Poste est exclue. La Poste allemande – Deutsche Post – l'a fait pendant un certain temps et a été condamnée à une amende de 6 millions d'euros, ce qui n'est pas rien.

La situation sur le marché est telle que la plupart des concurrents sauf DHL – en ligne de mire ces derniers temps – travaillent exclusivement avec des indépendants pour le transport. La direction de La Poste et de Taxipost ont fait des calculs, ont étudié les "best practices", ont fait tout ce qui était possible au niveau de l'efficacité mais, avec des salariés, il reste impossible d'être concurrentiel. C'est dommage, je le regrette – je l'ai d'ailleurs écrit dans ma lettre du Nouvel An – mais c'est la réalité.

On veut garder Taxipost mais structurée d'une toute autre manière avec, au niveau du transport – comme c'était déjà le cas avec ABX –, des entreprises indépendantes. Vous dites que les emplois sont menacés or les gens ne vont pas perdre leur emploi. La Poste va reprendre ce personnel qui n'est pas en cause. En réalité, on va lui donner la possibilité de rester à Taxipost ou de revenir à La Poste. Au niveau des employés, un certain nombre pourront rester à Taxipost; pour le surnombre, ils reviendront à La Poste.

En ce qui concerne les transporteurs, les camionneurs auront la possibilité soit de rester, soit de revenir à La Poste, pour laquelle ils resteront nécessaires. Ainsi, dans trois ou quatre ans - si l'on nous accorde ces quelques années - il sera possible de les réintégrer dans la société; entre-temps, il suffira de conclure des contrats avec des entreprises indépendantes pour l'exécution des tâches de transport. Pour le moment, les chauffeurs constituent 650 équivalents temps-plein; 450 sont statutaires et 200 sont contractuels.

Les investissements réalisés ne sont pas mis en cause. La direction estime que le nouveau réseau de dépôts correspond aux futurs besoins de la filiale.

01.02 Minister Johan Vande Lanotte: Taxipost heeft thans een personeelsbestand van 1.046 personen of 935 voltijds equivalenten. De onderhandelingen met betrekking tot de filialisering zijn aan de gang. Taxipost is een niet-rendabele commerciële activiteit en als men die activiteit wil voortzetten, moet zij wel rendabel zijn. Een subsidiëring door De Post is hoe dan ook uitgesloten.

Momenteel werken alle concurrenten van Taxipost, met uitzondering van DHL, met zelfstandigen voor het vervoer.

Volgens Taxipost is het onmogelijk tegen de concurrentie op te tornen als men met eigen personeel werkt. Voor het transport zal men bijgevolg een beroep doen op zelfstandige ondernemingen, wat echter niet gepaard zal gaan met jobverlies. De bedienden zullen kunnen blijven. De overtollige bedienden zullen aan de slag kunnen bij De Post. De vrachtwagenbestuurders (650 voltijds equivalenten waarvan 450 statutaire en 200 contractuele personeelsleden) zullen kunnen blijven of in een tijdspanne van drie of vier jaar naar De Post terugkeren.

De investeringen komen niet in het gedrang. Het netwerk van depots beantwoordt immers aan de behoeften van morgen.

Nous pensons donc qu'avec cette restructuration, difficile et pénible pour le personnel – j'en conviens –, Taxipost devrait pouvoir retrouver un équilibre dans deux ou trois ans. Comme nous sommes d'avis d'accorder deux ou trois ans aux camionneurs pour rejoindre La Poste, cette période ne peut pas être considérée comme rentable.

Voilà la situation de Taxipost, qui n'est pas facile. A mon sens, après une action syndicale compréhensible, les partenaires sociaux se sont remis autour de la table, conscients du fait qu'il n'existe pas d'autre solution.

01.03 Pierre-Yves Jeholet (MR): Monsieur le président, je remercie le vice-premier ministre pour ses réponses détaillées à ma question. Je n'ai rien à ajouter.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

02 Question de M. Pierre-Yves Jeholet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le retard dans les travaux d'infrastructure des lignes à grande vitesse" (n° 1021)

02 Vraag van de heer Pierre-Yves Jeholet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de vertraging van de infrastructuurwerken voor de aanleg van de hogesnelheidslijnen" (nr. 1021)

02.01 Pierre-Yves Jeholet (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, alors que l'accord gouvernemental de juillet 2003 réaffirmait la nécessité d'effectuer les travaux pour la réalisation du train à grande vitesse de frontière à frontière avant la fin de la législature, il apparaîtrait d'ores et déjà que les retards pris sur certains chantiers risquent de remettre en cause le calendrier gouvernemental.

L'enjeu européen de ces travaux d'infrastructure est indéniable. En effet, les Pays-Bas ont fourni à la Belgique, en 1997, une contribution de 184 millions de florins pour la réalisation de la branche nord du TGV. De plus, lors du sommet européen de décembre 2003, ce qui est plus récent, la ligne à grande vitesse Liège-Cologne a obtenu le soutien des 25 Etats membres à hauteur de 5 millions d'euros.

En ce qui concerne la branche nord, le traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas prévoit une mise en service au 1^{er} janvier 2005. En cas de retard, la Belgique s'est engagée à verser aux Pays-Bas une somme forfaitaire de 45.000 florins par jour calendrier ainsi qu'une indemnité complémentaire.

L'état d'avancement actuel des travaux sur la ligne à grande vitesse le long de l'autoroute E19 permet-il d'entrevoir une mise en service de la ligne à la date prévue?

Quant à la branche est qui est censée relier Liège à Cologne à la même date, si l'on s'en tient à l'engagement des gouvernements précédents d'assurer la simultanéité des travaux sur les deux lignes à grande vitesse, on peut se poser la même question. La date du 1^{er} janvier 2005 sera-t-elle respectée, sachant que de nombreux retards sont intervenus, notamment lors des procédures d'attribution des marchés?

Binnen twee of drie jaar zal men een begroting in evenwicht kunnen voorleggen.

Na de vakbondsacties waarvoor ik alle begrip heb zijn de sociale partners opnieuw aan tafel gaan zitten omdat ze weten dat er geen andere oplossing voorhanden is.

02.01 Pierre-Yves Jeholet (MR): Schieten de werken zodanig goed op dat de noordelijke vertakking van de HST zoals gepland per januari 2005 voor het treinverkeer opengesteld zal kunnen worden? Nederland heeft 184 miljoen gulden in die lijn geïnvesteerd. Als België ten achter raakt op het tijdspad, moet ons land 45.000 gulden boete per dag betalen.

Zal die streefdatum van 1 januari 2005 ook gehaald worden voor de indienstneming van de oostelijke vertakking van de HST (Luik-Keulen), waarvoor België voor € 5 miljoen steun ontvangen heeft van de Europese Unie? Wat de aanleg van dat baanvak betreft, werd reeds vertraging opgelopen bij de gunning van de overheidsopdrachten.

Kan u bevestigen dat de werken aan de noordelijke en de oostelijke tak, zoals gesteld in de regeerverklaring, gelijktijdig zullen verlopen?

Le soutien financier de l'Union européenne permettra-t-il d'affecter des moyens supplémentaires sur les chantiers de la branche est en vue de l'achèvement des travaux à la date prévue?

Face à la contrainte financière en cas de retard dans la mise en service de la branche nord, pouvez-vous me confirmer l'engagement de simultanéité des travaux sur les lignes vers l'Allemagne et vers les Pays-Bas?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, en ce qui concerne la ligne Bruxelles-Amsterdam et selon les plus récentes perspectives de mise en service des tronçons du TGV sur le territoire hollandais, le tronçon frontière belge-Rotterdam serait prêt pour octobre 2006 et celui couvrant Rotterdam-Amsterdam pour avril 2007. Je dis bien "les plus récentes perspectives" parce qu'au niveau du TGV, si les décisions sont très rapides, il n'en va pas de même pour la mise en œuvre.

De son côté, la SNCB serait tout à fait en mesure – je parle au conditionnel parce que des prévisions sont toujours dangereuses dans ce secteur - de mettre en service la nouvelle ligne L4 entre Anvers et la frontière pour octobre 2006 également. Elle préférerait qu'elle le soit pour le 10 décembre 2006, date d'entrée en vigueur des horaires 2007 sur l'ensemble de l'Union européenne, mais elle sera prête, dès octobre 2006, ce qui ne devrait poser aucun problème pour les indemnités. Le fait que la SNCB travaille de façon aussi rapide que la compagnie hollandaise lui évite, bien entendu, de faire l'objet de demandes de dédommagement.

Par ailleurs, la ligne Liège-frontière allemande sera ouverte au trafic en 2007. En effet, des retards ont été accumulés au niveau des procédures. Néanmoins, on estime que peu de problèmes se poseront. Cela dit, si je partage cette réponse optimiste, il faut, cependant, toujours rester un peu sceptique en matière de dédommagement. L'avantage dans ce cas réside dans le fait qu'il s'agit d'accords entre pays et entre grandes entreprises ferroviaires. Nous savons tous que fixer des dates est une chose mais que les respecter en est une autre. Les Hollandais, notamment avec le IJzerenlijn, n'ont pas donné de motifs quant à la mise en œuvre dans les délais prévus.

Pour autant que les travaux se poursuivent, et pour l'instant, ils le sont à une vitesse égale à celle rencontrée aux Pays-Bas, il devrait être possible d'éviter toute forme de dédommagement. En effet, nos voisins ne peuvent arguer du fait que les travaux n'ont pas progressé chez nous en sachant que, chez eux, ils n'ont pas progressé non plus selon le rythme voulu.

02.03 Pierre-Yves Jeholet (MR): Vous confirmez donc que du côté de la frontière avec l'Allemagne, la SNCB progresse moins vite que les Allemands?

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Il est vrai que la SNCB a pris un peu de retard mais celui-ci n'est pas trop important.

02.02 Minister Johan Vande Lanotte: Volgens de laatste prognoses zou, voor wat het Nederlandse grondgebied betreft, het baanvak grens-Amsterdam in oktober 2006 en het baanvak Amsterdam-Rotterdam in april 2007 in gebruik worden genomen.

De NMBS zegt dat ze de lijn L4 Antwerpen-grens in oktober 2006 in gebruik zal kunnen nemen.

Van enige schadeloosstelling is geen sprake, want Nederland ondervindt geen nadeel, aangezien België gelijke tred houdt.

De verbinding tussen Luik en de Duitse grens zal in 2007 in gebruik kunnen worden genomen. De opgelopen vertraging blijft dus zeer beperkt.

02.03 Pierre-Yves Jeholet (MR): Het klopt dus dat de NMBS minder snel vordert dan Duitsland?

02.04 Minister Johan Vande Lanotte: De ingebruikname is gepland voor begin 2007 en het gaat dus om een beperkte vertraging.

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

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, de vragen nrs. 1097, 1132, 1141, 1225, 1251, 1256 en 1258 zijn uitgesteld op verzoek van de indieners. Wij wachten dus op de aankomst van mevrouw van Gool om onze vergadering voort te zetten. Ook de heer Deseyn zou naar verluidt nog komen opdagen.

Mijnheer de minister, ik vind het jammer dat men u heeft laten komen voor vier vragen. Had ik dat geweten, ik had deze vergadering uitgesteld.

02.05 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, laten wij het volgende systeem toepassen. Als door iemand tweemaal een vraag wordt gesteld en de vraagstelling kan niet doorgaan, stuur ik de indiener een schriftelijk antwoord. Ik denk, in alle eerlijkheid, dat in dat geval veel leden zullen wachten op het schriftelijke antwoord. Het heeft immers geen belang of ik het antwoord hier voorlees of niet. Ik ben dus bereid u het schriftelijke antwoord te geven. Alle parlementsleden weten waarom ik dat voorstel.

De **voorzitter**: Hoe spreken we dan concreet af? Een schriftelijk antwoord nadat de vraag tweemaal uitgesteld is?

02.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: Als de indiener niet aanwezig is, doe ik het voorstel om hem schriftelijk van antwoord te dienen. Indien hij niet reageert antwoord ik schriftelijk.

De **voorzitter**: U stuurt het antwoord schriftelijk en als het lid niet tevreden is met het antwoord, kan het opnieuw een vraag indienen.

02.07 Minister **Johan Vande Lanotte**: Akkoord.

De **voorzitter**: Ik kijk even rond naar de leden en ik merk dat ik het akkoord heb van alle aanwezigen. Bien entendu, nous ne sommes pas très nombreux en séance, mais ce système peut se défendre.

03 Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de problemen bij lijn 12" (nr. 1263)

03 Question de Mme Greet van Gool au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes de la ligne 12" (n° 1263)

03.01 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, in mijn haast om naar hier te komen ben ik mijn tekst vergeten maar ik kan mijn vraag ook zo wel stellen, dat is geen probleem.

Mijnheer de minister, u hebt onlangs een actie gelanceerd – het is terecht dat de overheid daarvoor heel wat stappen onderneemt – om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Nu, het openbaar vervoer kan maar een volwaardig alternatief zijn voor het autogebruik als het ook comfortabel is. Specifiek voor lijn 12, Antwerpen-Essen-Roosendaal, die heel wat gemeenten en steden ten noorden van Antwerpen bedient, rijzen heel wat problemen.

Een eerste probleem is de capaciteit van de treinen op lijn 12. Zeker op de spitsuren is het daar nu heel druk. Er zijn onvoldoende zitplaatsen en meestal moet men rechtstaan. Dat maakt het reizen erg oncomfortabel en veroorzaakt ook vertraging bij het in- en uitstappen waardoor men vaak zelfs een aansluiting mist, bijvoorbeeld in het station Antwerpen-Centraal of Antwerpen-Berchem.

03.01 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Les transports publics ne peuvent constituer une alternative véritable à la voiture qu'à condition d'être confortables. C'est là que le bât blesse en ce qui concerne la ligne 12 Anvers – Essen - Roosendaal. Un premier problème réside dans la capacité des trains sur cette ligne. Les voyageurs doivent souvent rester debout, ce qui est inconfortable et complique l'embarquement et le débarquement. Un deuxième problème réside dans les projets de raccourcissement des quais, alors qu'un prolongement serait en fait nécessaire. Par ailleurs, les quais sont inaccessibles aux personnes

Een tweede probleem is de bereikbaarheid. Specifiek rijst het probleem van de perrons. Er is sprake van dat een aantal perrons ingekort zou worden, onder meer in Kapellen. Nu, daar zou eerder een verlenging van de perrons dan een verkorting nodig zijn. Natuurlijk, wanneer men perrons gaat inkorten betekent dit dat er nog minder capaciteit zal zijn, dat er nog minder lange treinen kunnen stoppen. Inzake bereikbaarheid is er nog een probleem dat bijzondere aandacht verdient, te weten de toegankelijkheid van de perrons en van de treinen voor mensen die wat beperkt zijn in hun mobiliteit. Op dit moment is er in Antwerpen-Luchtbal bijvoorbeeld geen lift. Een van de trappen is een metalen trap die zeker bij regenweer – ik spreek uit ondervinding want daar stap ik zelf meestal op en af – levensgevaarlijk is.

Het derde probleem gaat over de betaalbaarheid. Mensen uit de grensstreek – bijvoorbeeld inwoners van Essen of Kalmthout – pendelen heel vaak tussen Vlaanderen en Nederland. Nu blijkt dat de prijs voor dit traject duurder is dan de prijs voor een gelijkaardig traject, met een gelijkaardige afstand binnen het Belgisch grondgebied.

Dit zijn een drietal problemen die momenteel rijzen. We weten allemaal dat er binnenkort heel wat grote werken in en rond Antwerpen op stapel staan. Dan zullen die problemen wellicht alleen nog maar toenemen. De bereikbaarheid van de stad in de doorstroming op de Antwerpse Ring komt dan sterk onder druk te staan. Dit is ook zeker een probleem voor de inwoners van de regio ten noorden van Antwerpen. Daar zou de trein N12 een belangrijke rol kunnen spelen in de bereikbaarheid van Antwerpen. Vandaar mijn vragen.

Momenteel is er strictu sensu nog geen sprake van een overbezetting op lijn 12, maar het reizen is verre van comfortabel. Zou het niet mogelijk zijn om extra stellen in te zetten tijdens de spitsuren zodat de meeste plaatsen gegarandeerd kunnen worden? Als we dan kijken naar de nabije toekomst en de werkzaamheden aan de Antwerpse Ring, dan zullen wellicht nog meer mensen de trein nemen waardoor er een overbezetting zal zijn. Zal daarmee rekening worden gehouden en zullen er effectief meer treinstellen worden ingezet.

Een tweede vraag. Zullen er voldoende lange perrons behouden blijven langs lijn 12 en zullen zij, waar nodig, ook verlengd worden, zodat langere treinstellen kunnen worden ingezet? Zal men ook rekening houden met de toegankelijkheid voor minder mobiele mensen?

Een derde vraag. Kan er iets gedaan worden aan de prijs voor het grensoverschrijdend passagiersvervoer? Is er hierover overleg met de Nederlandse Spoorwegen?

03.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, wat betreft de ring van Antwerpen en de werken aldaar kan ik het volgende zeggen.

De NMBS anticipeert op de moeilijkheden en zoekt naar mogelijke oplossingen. Men denkt dat er overbezettingen zullen zijn. De versterking wordt onderzocht. Dit zal natuurlijk een prijs hebben en daarover wordt de komende weken en maanden gepraat met de

à mobilité réduite.

Troisièmement, il apparaît que la réalisation d'un tronçon trans-frontalier entre la Belgique et les Pays-Bas coûte plus cher que l'aménagement d'un tronçon analogue sur le territoire belge.

Conjugués, ces trois problèmes diminuent singulièrement l'attrait de la ligne 12, ce qui est d'autant plus regrettable que la ville d'Anvers est à la veille de grands travaux d'infrastructure.

La mise en service sur cette ligne d'un nombre plus élevé de rames est-elle envisageable? Les quais conserveront-ils leur longueur actuelle et sera-t-il tenu compte de l'accessibilité aux lieux pour les personnes à mobilité réduite? Le coût du transport transfrontalier de voyageurs peut-il être adapté?

03.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: En ce qui concerne les travaux sur le ring d'Anvers, la SNCB anticipe les difficultés et recherche des solutions. On craint un afflux excédentaire de voyageurs et un renforcement se révélera coûteux. Cette question

Vlaamse regering.

De beddingwerken langs de lijn 12 hebben geleid tot de uitbraak van de perrons. Men is tot een soort heroverweging gekomen over de vraag wat er met die perrons moet gebeuren. We proberen de beperkte investeringsbudgetten natuurlijk optimaal te gebruiken. De uitrusting van het perron wordt dan ook beperkt tot wat werkelijk nodig is. De lengte wordt niet altijd ingeperkt, maar men beperkt zich tot wat nodig is.

Voor het station Kapellen wordt op vraag van de gemeente Kapellen overwogen om het perron richting Nederland te verplaatsen, langs de andere zijde van de overweg. De perronlengte wordt nog onderzocht. Dit is nog niet beslist. Wat betreft de toegankelijkheid voor minder mobiele reizigers dient te worden opgemerkt dat alle perrons langs de lijn 12 reeds van het hoge type zijn, hetgeen het instapcomfort van deze reizigers ten goede moet komen. Mobiele hellingen voor rolwagenreizigers zijn voorhanden te Kapellen en Essen. In de stopplaats Antwerpen-Luchtbal zijn liften voorzien. Deze stopplaats is momenteel nog in opbouw.

In het grensverkeer tussen België en Nederland bieden de NMBS en de Nederlandse Spoorwegen een speciale tariefformule aan. Reizigers vanuit Ekeren, Kapellen, Heide-Kalmthout, Wildert en Essen die naar Roosendaal reizen, kunnen gratis terugkomen indien zij een enkel biljet aan vol tarief kopen en op voorwaarde dat de terugreis op dezelfde dag als de heenreis wordt afgelegd. De grensreizigers kunnen ook de gunstprijzen van de treinkaartjes tot aan de grens genieten. Een treinkaart tussen een Belgisch station en Roosendaal is nooit op de markt gebracht omdat er te weinig interesse was van beide zijden van de grens. De verantwoordelijke voor dergelijke zaken is directeur Leo Pardon. Ik vind dat u gerust eens met hem kunt overleggen voor concrete zaken.

sera examinée avec le gouvernement flamand au cours des semaines et des mois à venir.

Dans le cadre des travaux sur le site de la ligne 12, les quais ont été démolis. L'équipement du quai sera limité au strict nécessaire parce que nous souhaitons optimiser les budgets d'investissement limités.

A la demande de la commune de Kapellen, le déplacement du quai en direction des Pays-Bas vers l'autre côté du passage à niveau est envisagé à la gare de Kapellen. La longueur du quai doit encore être déterminée. Tous les quais longeant la ligne 12 sont du type haut, ce qui doit favoriser le confort d'embarquement des voyageurs à mobilité réduite. Les gares de Kapellen et Essen sont pourvues de rampes mobiles pour les voyageurs en chaise roulante. A l'issue des travaux, des ascenseurs seront disponibles au point d'arrêt Anvers-Luchtbal.

Dans le cadre du trafic frontalier entre la Belgique et les Pays-Bas, les voyageurs en provenance d'Ekeren, de Kapellen, de Heide-Kalmthout, de Wildert et de Essen qui se rendent à Roosendaal peuvent effectuer le voyage retour gratuitement s'ils achètent un billet simple au tarif plein et à condition que le retour ait lieu le même jour que l'aller. Les voyageurs frontaliers peuvent également bénéficier du prix avantageux des billets de train jusqu'à la frontière. Un billet de train pour un trajet entre une gare belge et Roosendaal n'a jamais été commercialisé en raison du manque d'intérêt de part et d'autre de la frontière. Le responsable en la matière à la SNCB est M. Pardon. Vous pouvez aborder les questions concrètes avec lui.

03.03 Greet van Gool (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Het verheugt mij dat dit onderzocht wordt en dat men daarmee rekening houdt, zeker in het kader van de werken aan de Antwerpse Ring, maar ook bij andere werken. Ik hoop

03.03 Greet van Gool (sp.a-spirit): Je me réjouis d'apprendre que le problème est à l'étude et qu'il en sera tenu compte dans le

dat daarvoor een oplossing gevonden zal worden.

Het verheugt mij ook dat men de perrons nakijkt. Het is een feit dat het perron van Antwerpen-Luchtbal nu inderdaad toegankelijk is voor blinden en slechtzienden, terwijl men nog volop aan het werk is aan onder meer de HST-verbinding. De toegang tot het perron is momenteel nog lamentabel, maar ik veronderstel dat dit op lange termijn opgelost zal worden. Voor het overige zal ik uw suggestie ter harte nemen en contact opnemen met Leo Pardon.

cadre des travaux. J'espère qu'une solution sera trouvée.

Je me félicite également de vous entendre dire que les quais seront inspectés. Les quais de la gare d'Anvers - Luchtbal sont effectivement accessibles aux aveugles et aux malvoyants. Les travaux relatifs à la liaison TGV sont en cours pour l'instant. L'accès aux quais est actuellement très malaisé. Je suppose qu'il sera remédié à cette situation à plus long terme. Je prendrai donc contact avec M. Pardon.

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

04 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling over "het sociaal telefoontarief bij Belgacom" (nr. 1287)

04 Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable sur "le tarif téléphonique social chez Belgacom" (n° 1287)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven)

(La réponse sera fournie par le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques)

04.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, na amper een half uurtje de elfde vraag, dat is zeker snel en efficiënt. Het zal zeker ook een eer zijn dat de vice-eerste minister zal antwoorden.

Mijnheer de minister, ik had graag de problematiek rond het sociaal telefoontarief naar voren gebracht. Mensen kunnen daarvan genieten omwille van hun leeftijd, omwille van een handicap of omdat ze aan andere criteria voldoen. Nu, na drie jaar, moet een hernieuwing aangevraagd worden. Er wordt een bewijs van het inkomen gevraagd. Daar is in de afgelopen maanden iets grondig fout gelopen. Na de zomer werden enkele tienduizenden mensen aangeschreven om hun tarief te laten hernieuwen. We zagen dat die mensen eind 2003, in de maanden november en december, een schrijven in hun bus kregen. Men deelde hen mee dat zij niet langer zouden kunnen genieten van dit speciaal sociaal tarief. Zij voldeden nochtans duidelijk aan alle voorwaarden en zij beweren dat zij ook op tijd waren met hun aanvraag. Het zal geen toeval zijn als vele honderden of zelfs duizenden mensen dit beweren. Velen hadden de aanvraag per kerende terugbezorgd.

Nogal schrijnend was dat mensen zelfs een extra factuur kregen van Belgacom waarbij men stelde dat de hernieuwing niet op tijd gebeurd was en dat in de tussentijd het normaal gangbare tarief moest worden betaald. Die mensen kregen dus een aanmaning in de bus om het surplus uit de tussenperiode te betalen, het verschil tussen het reguliere en het sociaal tarief. Veel mensen hebben dan ook Belgacom gecontacteerd. Men begreep niet waarom dit zo was gebeurd. Op de hulplijn werden weinig mensen van antwoord

04.01 Roel Deseyn (CD&V): Certaines personnes peuvent, en raison de leur âge, d'un handicap ou d'autres critères, bénéficier d'un tarif téléphonique social. Au terme d'une période de trois ans, elles doivent en solliciter le renouvellement et produire à cet effet une preuve de revenu. Ces derniers mois, cependant, ces renouvellements semblent poser un gros problème. Plusieurs dizaines de milliers de personnes qui avaient été invitées, après l'été, à demander un tel renouvellement, ont reçu à la fin de l'année un courrier les informant qu'elles ne pourraient plus bénéficier du tarif social. Elles avaient pourtant introduit la demande de renouvellement dans les délais et satisfaisaient toujours à tous les critères. Certaines ont même reçu de Belgacom une facture supplémentaire stipulant que, le renouvellement n'ayant pas été effectué dans les délais, il y avait lieu de leur appliquer le tarif

gediend. Dat is toch ook een probleem. Mensen die iemand aan de lijn kregen, kregen niet meteen een duidelijk antwoord. Daarom wil ik u namens misschien wel enkele duizenden mensen een aantal vragen stellen.

Mijnheer de minister, over hoeveel mensen gaat het nu precies die in 2003 werden aangeschreven? Hoeveel mensen deden een aanvraag tot hernieuwing? Ik kan me voorstellen dat het zeer hoge percentages zullen zijn en dat er voor de meeste mensen weinig veranderd zal zijn aan hun sociale of financiële situatie. Hoeveel aanvragen zijn nog niet verwerkt? Daar knelt precies het schoentje. De aanvraag gebeurde wel op tijd maar de verwerking niet zodat de vervalttermijnen werden overschreden en er door Belgacom ten onrechte van werd uitgegaan dat de mensen de limiet hadden overschreden en niet meer in aanmerking konden komen voor dit sociaal tarief.

Hoeveel mensen die de aanvraag hebben ingediend, zullen dan niet langer het sociaal tarief kunnen genieten? Zal wie het recht op het gunsttarief op onrechtmatige wijze heeft verloren, hiervoor vergoed worden? Gebeurt dat via een algemene maatregel?

Worden oudere personen opnieuw aangeschreven? Ik kan mij immers voorstellen dat heel wat mensen moeite hebben met de omslachtige administratie. Zij zullen zich misschien niet de moeite getroosten om de aanvraag opnieuw in te vullen, omdat ze misschien denken dat Belgacom een beslissing heeft genomen en ze weinig kans maken op een verbetering van hun dossier. Dat laatste zou eigenlijk een zeer asociale situatie zijn.

Mijnheer de minister, misschien kan men enkele lessen voor de toekomst trekken uit het debacle van de afgelopen maanden. Vindt u algemeen niet dat de termijn van 21 dagen die men heeft om te antwoorden een beetje te kort is? Dat geldt zowel voor de consument, die toch een aantal attesten of bewijzen moet verzamelen, desgevallend kopiëren en dan aan Belgacom toesturen, als voor Belgacom. Als er bij de verwerking een achterstand is, dan is ook voor Belgacom de limiet van 21 dagen veel te kort en te dwingend, wat tot absurde situaties in de administratie kan leiden.

Worden die aanvragen door Belgacom zelf verwerkt of gebeurt het op een andere locatie? We hadden daarover ook graag wat duiding gekregen. Waarom is er eigenlijk zoveel vertraging opgetreden? Misschien moet de controle worden verbeterd, vermits een en ander toch sociale implicaties heeft.

Ten slotte, het gaat hier toch over een maatschappelijke opdracht. Moest het overheidsbedrijf Belgacom daarmee niet wat zorgvuldiger zijn omgesprongen? Heeft men misschien ondoordacht gehandeld? Hoe kan dat in de toekomst vermeden worden?

04.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, collega, dit is inderdaad niet onbelangrijk. Wat is er eigenlijk gebeurd? Belgacom heeft - het zijn cijfers van mei 2003 - 365.000 sociale abonnees. Dit zijn personen die dus voldoen aan een aantal voorwaarden om reductie te krijgen en die een forfaitair bedrag aan gesprekken krijgen.

Het is natuurlijk niet altijd gemakkelijk om te weten of alle gegevens

de référence. Les abonnés qui se sont adressés au service d'aide n'ont pas obtenu d'emblée une réponse claire.

Combien de personnes ont reçu une lettre en 2003? Combien ont introduit une demande de renouvellement? Combien de demandes n'ont pas encore été traitées? Car c'est là que le bât blesse: un retard ayant été accumulé dans le traitement, les échéances ont été dépassées et Belgacom en a déduit, à tort, que les intéressés ne pouvaient plus prétendre au tarif social.

Combien de personnes ayant introduit une demande ne pourront plus bénéficier du tarif social? Celles qui ont erronément été privées du droit au tarif de faveur seront-elles indemnisées? Va-t-on recourir à une mesure générale? Les personnes âgées vont-elles recevoir un nouveau courrier? Le ministre n'estime-t-il pas insuffisant le délai de 21 jours pour demander le renouvellement? Les demandes sont-elles traitées par Belgacom même? A quoi sont dus les retards encourus dans le traitement des demandes? Ne serait-il pas souhaitable de perfectionner le contrôle? Belgacom ne devrait-elle pas exercer plus scrupuleusement sa mission sociale? Comment éviter qu'une telle situation se reproduise?

04.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Selon les chiffres de mai 2003, Belgacom compte 365.000 abonnés sociaux. Ces personnes satisfont à un certain nombre de conditions leur permettant de bénéficier d'une réduction. Elles ont également droit à un montant

nog kloppen. Daarom heeft Belgacom een controle uitgevoerd. Het blijkt dat ze daartoe het recht heeft. Opdat Belgacom niet iedereen zou moeten ondervragen, heeft ze de kruispuntbank van de Sociale Zekerheid verzocht om haar bestand te vergelijken met de gegevens waarover de kruispuntbank beschikt.

De kruispuntbank kon bij die gelegenheid onmiddellijk bevestigen dat alles in orde was voor 275.000 sociale abonnees. Er zijn er in totaal 365.000. Die 275.000 mensen werden dus niet aangeschreven. Voor hen bleef alles zoals het was. De 90.000 anderen werden tussen eind mei en eind juli 2003 aangeschreven met de vraag of ze konden aantonen dat ze nog steeds rechthebbende zijn. Ondertussen hebben er 56.000 van de 90.000 personen die aangeschreven werden hun hoedanigheid opnieuw aangetoond. Dit maakt dat er 34.000 overblijven. Alle vragen werden ondertussen verwerkt. De verwerking is dus volledig af.

Ik zal nu antwoorden op uw eerste kritische vraag. U vroeg of 21 dagen niet te kort is. Ja, het lijkt mij toch ook wel te kort. Ik denk dat men in de toekomst meer tijd zal moeten geven. Ik heb ook de indruk dat Belgacom in de toekomst 2 maanden wil geven. Dat is wel aanvaardbaar.

Ik herhaal, 34.000 mensen hebben op dit moment nog steeds niet geantwoord. Een aantal mensen is gewoon niet meer gerechtigd. Goed, dat is dan zo. Er is één groot probleem. We zien dat een aantal mensen later op een bepaald moment plots toch reageren. Het protest is er niet gekomen op het moment dat de brieven kwamen. Het kwam niet op het moment dat de termijn voorbij was. Het kwam echter op het moment dat de factuur aankwam. Op dat moment vraagt men zich af wat er aan de hand is en ziet men dat men zijn sociaal tarief kwijt is. Op dat moment schrijft men. Men valt dan natuurlijk altijd buiten de termijn van 21 dagen of van 2 maanden. Dat is het eerste punt. Als we een termijn van bijvoorbeeld 2 maanden vooropstellen, dan moeten we beginnen te rekenen vanaf het moment dat de abonnee de rekening krijgt. Op dat moment is er immers de echte bewustwording.

Ten tweede, wat gebeurt er als iemand niet binnen die termijn reageert, om welke reden dan ook?

Belgacom heeft in een aantal gevallen erkend dat de mensen er niet waren en hun brief niet ontvangen hadden, bijvoorbeeld wegens een verblijf in het ziekenhuis. Dat is dus in orde. Daaraan kunnen zij ook helemaal niets doen.

Iemand anders die helemaal correct is aangeschreven, heeft niet gereageerd en verkrijgt zijn tarief niet meer. Op een gegeven moment merkt hij dat er een probleem is. Hij schrijft terug en geeft alle info waardoor hij toch weer rechthebbende is. De stelling van Belgacom luidt: zodra die brief met de bewijzen binnenkomt, kan hij opnieuw gerechtigd zijn. Onze stelling is: als hij aantoonbaar dat hij gerechtigd is gebleven, dan moet men de periode ertussen ook betalen. Dat moet namelijk geregulariseerd worden. Belgacom volgt onze stelling niet. Daarover zullen wij de komende dagen eens praten.

Een van de bijkomende problemen is volgens mij dat die controle nu wordt gedaan en dan pas weer over vier jaar. Mijn voorstel bestaat

forfaitaire de communications.

Il n'est pas toujours aisé de déterminer si toutes les conditions sont encore remplies. Belgacom a demandé à la Banque Carrefour de la Sécurité sociale de comparer leurs données respectives.

La Banque-Carrefour a immédiatement pu confirmer que tout était en ordre pour 275.000 abonnés sociaux. Les autres 90.000 abonnés ont reçu, entre fin mai et fin juillet 2003, un courrier les invitant à démontrer qu'ils remplissent toujours les conditions, ce qu'ont fait entre-temps 56.000 d'entre eux.

Le traitement des demandes est totalement terminé. Le délai de réponse de vingt et un jours me paraît effectivement insuffisant. Je pense qu'à l'avenir, Belgacom accordera un délai de deux mois.

Par ailleurs, 34.000 personnes n'ont pas encore répondu. Certaines ne remplissent plus les conditions. D'autres abonnés n'ont réagi qu'au moment de la réception de la facture, dépassant évidemment le délai de vingt et un jours comme celui de deux mois. Si nous postulons un délai de deux mois, nous devons commencer à compter à partir de la réception de la facture.

Dans certains cas, Belgacom a reconnu que les personnes concernées se trouvaient dans l'impossibilité de recevoir la lettre, par exemple pour cause d'hospitalisation.

Autre cas de figure: le courrier est dûment envoyé au bénéficiaire d'un tarif social, celui-ci ne réagit pas et perd, partant, le bénéfice du tarif social, pour ensuite transmettre toutes les informations requises et être rétabli dans ses droits. Belgacom estime qu'une personne est à nouveau à considérer comme bénéficiaire du tarif social dès que les pièces

erin ieder jaar te controleren en veel soepeler te zijn in de manier van werken. Wat die termijnen betreft, moet men goed weten dat het gaat om een publiek dat het wat moeilijker heeft. Als die controles jaarlijks plaatsvinden, zal er ook een zekere routine zijn en denk ik niet dat we nog zulke grote drama's zullen krijgen. Nu wordt dit, na jaren, nog eens gecontroleerd en men stelt vast dat ongeveer drievierde nog steeds gerechtigd is. Voor een vierde heeft men onvoldoende gegevens. Maar als men dat geregeld controleert, denk ik dat het veel gemakkelijker zal gaan. Ik zal daarover met Belgacom een overleg hebben, zodanig dat het principe kan blijven bestaan, namelijk te controleren of mensen nog voldoen aan de voorwaarden om een sociaal tarief te genieten. Niemand kan tegen die controle zijn, maar die controle moet misschien op een manier gebeuren die dichter aansluit bij het specifieke publiek waarover het gaat. Tegenover mensen die ziek zijn, al dan niet thuis, of die niet geneigd zijn de brieven die zij ontvangen te beantwoorden, bijvoorbeeld omdat zij ze niet verstaan, moeten we toch wat soepeler zijn. Vooral moeten we ook een regularisatie mogelijk maken als finaal blijkt dat die mensen het sociaal tarief ten onrechte niet meer zouden krijgen omdat ze zich jammer genoeg niet hebben aangemeld. Dat moeten we dan ook kunnen terugbetalen.

04.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor deze verheldering. Uiteraard is er niks tegen controle op zich, maar de vraag is ook hoe lang de achterstand heeft geduurd. U zegt nu dat alles is weggewerkt.

04.04 Minister Johan Vande Lanotte: Dat is het probleem niet geweest.

04.05 Roel Deseyn (CD&V): Precies daarover is er heel wat onduidelijkheid en hebben mensen – misschien wat ten onrechte – daar een zondboek gezocht of hebben zij dat gezien als de ultieme schakel. Ik kan uit uw verhaal opmaken dat dit niet helemaal het geval was, maar hoe lang zou dit zijn? Gaat het over een week?

04.06 Minister Johan Vande Lanotte: Ik denk dat het heel vlug was, maar dat is nooit het probleem geweest. Het probleem was dat de mensen pas gereageerd hebben na de factuur. Die zijn gewoon buiten de tijd. In juli zegt men dat ze het tarief gaan verliezen als ze niet antwoorden. Wanneer antwoordt men dan? In oktober, als de eerste facturen aankomen. Daar ligt heel de problematiek. Eerst zeggen ze nee, maar dan is het voor sommigen toch wel. Die verwerking heeft niet zo lang geduurd, een of twee maanden. Eigenlijk zijn zij allemaal te laat. Men heeft nooit ingeschat dat het merendeel van de klachten ging komen op het moment dat er een factuur aankomt.

04.07 Roel Deseyn (CD&V): Dat kan ik volgen. Het zal wel een belangrijk element zijn in de discussie met Belgacom die u de komende weken zal voeren, want als ik het goed begrijp is Belgacom niet onmiddellijk bereid over te gaan tot regularisatie en terugstorting.

04.08 Minister Johan Vande Lanotte: Daar ga ik niet mee akkoord.

04.09 Roel Deseyn (CD&V): Daar kunnen wij als politici absoluut

justificatives ont été remises. Nous soutenons la thèse que la période intermédiaire doit aussi être prise en compte si la personne peut prouver qu'elle a toujours satisfait aux conditions pour prétendre au bénéfice du tarif social. Nous aurons un entretien à ce sujet dans les jours à venir.

Je propose donc de procéder à un contrôle annuel et de travailler avec une flexibilité bien plus grande. Les contrôles réguliers se transformeront rapidement en routine pour les personnes concernées, ce qui facilitera le contrôle. Il faudra cependant à tout moment tenir compte de la spécificité du public visé.

04.03 Roel Deseyn (CD&V): Il s'agit de savoir à combien se chiffre le retard.

04.05 Roel Deseyn (CD&V): Une semaine?

04.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Je pense que la réaction a été rapide, mais là ne se situe pas le problème. Le problème est que la plupart des personnes n'ont réagi qu'au moment de la réception de la première facture, c'est-à-dire trop tard.

04.07 Roel Deseyn (CD&V): Belgacom n'est manifestement pas disposé à procéder à une régularisation et à un remboursement. Nous ne pouvons tout de même nous incliner?

niet mee akkoord gaan. Een sleutelement in de discussie zal zijn Belgacom zo ver te krijgen toe te geven hoe lang die verwerking heeft geduurd.

04.10 Minister **Johan Vande Lanotte**: De wet zegt dat men moet bewijzen dat men aan de voorwaarden voldoet. Daarmee zijn we het eens. De vraag is: wie moet bewijzen dat men daaraan niet meer voldoet? Kan men zeggen dat als men niet bewijst, men ervan uitgaat dat men er niet meer aan voldoet? Ik weet dat de mensen dat zeggen, maar de termijn is niet echt het probleem. Het probleem is vooral een wettelijke interpretatie. Als men nu vaststelt dat ze heel de tijd in orde zijn geweest, moeten ze dan nog betalen of niet? Nee, zegt Belgacom. Wij zeggen ja.

04.10 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Non, évidemment. Le véritable problème ne réside pas dans le délai, mais dans l'interprétation de la loi, qui stipule que le demandeur doit prouver qu'il remplit les conditions. Les personnes qui constatent aujourd'hui qu'elles satisfaisaient toujours aux conditions, mais ne l'ont pas démontré, doivent-elles encore obtenir un remboursement ou non? Belgacom estime que non et nous pensons le contraire.

04.11 **Roel Deseyn** (CD&V): Ik trek de problematiek open naar de overheid. Er moet toch een probleem geweest zijn als er van 90.000 mensen geen inventarisatie was via de Kruispuntbank.

04.11 **Roel Deseyn** (CD&V): Mais les pouvoirs publics sont tout de même aussi à l'origine du problème du fait que 90.000 personnes n'étaient pas répertoriées par le biais de la Banque Carrefour.

04.12 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dat zegt veel over grote databestanden. U heet Deseyn. Ik ben er zeker van dat u in alle databestanden van de overheid minstens een of twee keer verkeerd zit, dat kan niet anders. Er zal er wel eentje zijn met "ei" of met "ss" of zo. Dat is de waarheid. Theoretisch is dat allemaal niet meer mogelijk. We hebben een uniek identificatienummer en we hebben het adres. In de praktijk klopt dat niet. Waarom?

04.12 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Les fichiers de données volumineux contiennent souvent des erreurs. Le problème spécifique qui se pose en l'occurrence est lié au fait que les abonnés possèdent souvent une ligne téléphonique à une autre adresse que leur adresse officielle ou à leur adresse officielle, mais au nom d'une autre personne qui, elle, remplit les conditions d'obtention du tarif social. De ce fait, Belgacom tire parfois des conclusions erronées.

Omdat ondertussen, als het al klopt bij de kruispuntbank, het adres waarop ik gefactureerd word niet noodzakelijk hetzelfde is als mijn officieel adres. Men moet aan Belgacom natuurlijk niet zijn domicile aangeven. Als ik een abonnement heb op het adres waar ik niet woon en ik voldoe aan de voorwaarden, dan gaat dat. Neem nu oudere mensen die elk een verschillend adres hebben, om fiscale redenen vermoed ik. Hun telefoon zal op naam staan van degene die wel in aanmerking komt voor het sociaal tarief. Die persoon is niet in orde, want het is niet hetzelfde adres om maar datzelfde voorbeeld te geven. Dat zijn er tamelijk veel, dat is één op vier. Met adressen en dergelijke heeft het in hoofdzaak te maken.

04.13 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, dan zullen we misschien beter eens rendez-vous maken met uw bevoegde collega voor de kruispuntbank en ook voor Administratieve Vereenvoudiging en Netwerken. In tal van dossiers zal hetzelfde probleem blijven opduiken.

Dit betreft specifiek de telecommunicatie. Ik denk dat we de komende weken discussies zullen voeren over universele dienstverlening en sociaal tarief en over de rol die andere operatoren daar te spelen hebben. Zij zullen binnen een vrije markt toch ook een deel van de verantwoordelijkheid dragen. Dat is een debat dat wij later zullen

04.13 **Roel Deseyn** (CD&V): Il serait dès lors opportun de soumettre ce dossier à vos collègues compétents pour la Banque-Carrefour et la Simplification administrative. Il continuera sinon à refaire surface. Le débat relatif au service universel et au tarif social doit être mené prochainement, avec l'ensemble des opérateurs.

voeren.

04.14 Minister **Johan Vande Lanotte**: Wij moeten onderzoeken hoe het komt dat er van 90.000 slechts 56.000 in orde zijn.

04.15 **Roel Deseyn** (CD&V): Het is natuurlijk dramatisch dat bepaalde "Deseyns", wiens naam aan de kust anders geschreven is, tot een andere politieke kleur behoren dan de mijne.

De **voorzitter**: Mevrouw van Gool, u wil bij deze vraag het woord nemen. In principe mag het niet, maar in deze omstandigheden zal niemand mij verwijten dat ik u toch het woord geef.

Le **président**: Mme van Gool souhaite prendre la parole dans le cadre de cette question. Bien que, strictement parlant, le Règlement ne le permette pas, je crois que nul ne me tiendra rigueur dans ces circonstances de la lui donner.

04.16 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Ik weet dat het niet mag, daarom vraag ik eerst de toestemming. Ik heb immers een vraag voor de minister. Ik vraag mij af of het feit dat de gevallen niet gekend zijn bij de Kruispuntbank niet te wijten kan zijn aan het feit dat de betrokkenen niet meer erkend zijn in het WIGW-statuut of als persoon met een handicap. Kan dat de reden zijn? In dat geval zou het nuttig zijn te weten wat daarvan de reden is.

04.16 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Si ces cas ne sont pas connus de la Banque-Carrefour, ne serait-ce pas parce que les intéressés ne sont plus reconnus comme bénéficiaires des statuts VIPO ou en tant que personnes handicapées?

04.17 Minister **Johan Vande Lanotte**: Wat moet ik aan Belgacom vragen? Ik moet vragen dat een langere reactietijd zou worden gehanteerd, bijvoorbeeld vanaf de ontvangst van de factuur. Tevens moet ik vragen hoe het staat met de regularisatie en wat er juist aan de hand is met het onderzoek van de 90.000 en 56.000 dossiers. Dat is de conclusie die ik aan Belgacom moet meedelen.

04.17 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Il me faudra demander à Belgacom pourquoi le délai qui s'écoule avant qu'on réagisse s'accroît d'année en année.

04.18 **Roel Deseyn** (CD&V): (...)

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.50 uur.
La réunion publique de commission est levée à 14.50 heures.*