



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL

MET HET BEKNOPT VERSLAG

AVEC LE COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

mercredi

28-03-2001

28-03-2001

14:00 uur

14:00 heures

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

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het beknopt verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

INHOUD

Vraag van mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het beleid van de NMBS ten opzichte van rokers en niet-rokers" (nr. 4131)

Sprekers: **Fientje Moerman, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de modernisering van elektrische motorstellen door de NMBS" (nr. 4203)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bekrachtiging van verdragen in verband met de vervuiling op zee" (nr. 4316)

Sprekers: **Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de dode hoek bij de voertuigen van de overheden" (nr. 4341)

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

Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de negatieve invloed van luide muziek in de wagen op de verkeersveiligheid" (nr. 4342)

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

Vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de werken aan de gevangenis van Hasselt" (nr. 4270)

Sprekers: **Jo Vandeurzen, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van de heer Philippe Seghin aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het postkantoor van Fontaine-l'Évêque" (nr. 4161)

Sprekers: **Philippe Seghin, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

SOMMAIRE

Question de Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique de la SNCB à l'égard des fumeurs et des non-fumeurs" (n° 4131)

Orateurs: **Fientje Moerman, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la modernisation par la SNCB des automotrices électriques" (n° 4203)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ratification des traités relatifs à la pollution maritime" (n° 4316)

Orateurs: **Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Jos Ansoms à la vice première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'angle mort des véhicules appartenant aux services publics" (n° 4341)

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

Question de M. Jos Ansoms à la vice première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'influence néfaste sur la sécurité routière de la musique bruyante dans la voiture" (n° 4342)

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

Question de M. Jo Vandeurzen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les travaux à la prison de Hasselt" (n° 4270)

Orateurs: **Jo Vandeurzen, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de M. Philippe Seghin au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le bureau de poste de Fontaine-l'Évêque" (n° 4161)

Orateurs: **Philippe Seghin, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

- | | | | |
|--|----|---|----|
| <p>Vraag van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de overheidssteun aan telecomoperatoren" (nr. 4322)</p> <p><i>Sprekers:</i> Yves Leterme, voorzitter van de CVP-fractie, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties</p> | 11 | <p>Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les aides publiques aux opérateurs du secteur des télécommunications" (n° 4322)</p> <p><i>Orateurs:</i> Yves Leterme, président du groupe CVP, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques</p> | 11 |
| <p>Vraag van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de achterstallen die de NV SABENA desgevallend zou hebben bij fiscus en RSZ" (nr. 4350)</p> <p><i>Sprekers:</i> Yves Leterme, voorzitter van de CVP-fractie, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties</p> | 13 | <p>Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les arriérés dont la S.A. SABENA serait redevable auprès du fisc et de l'ONSS" (n° 4350)</p> <p><i>Orateurs:</i> Yves Leterme, président du groupe CVP, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques</p> | 13 |
| <p>Vraag van de heer Jef Valkeniers aan de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over "de gevolgen van het gebruik van gsm-toestellen door minder begoede bevolkingsgroepen" (nr. 4015)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jef Valkeniers, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties</p> | 13 | <p>Question de M. Jef Valkeniers au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les conséquences de l'utilisation de GSM par des personnes défavorisées" (n° 4015)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jef Valkeniers, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques</p> | 13 |
| <p>Vraag van de heer Francis Van den Eynde tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de uitspraken van de vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie over Sabena" (nr. 4333)</p> <p><i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties</p> | 14 | <p>Question de M. Francis Van den Eynde au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les déclarations du vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale sur la Sabena" (n° 4333)</p> <p><i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques</p> | 14 |
| <p>Vraag van de heer Karel Pinxten aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de aankoop van het open asielen centrum 'La Reine Pédaque' te Hotton" (nr. 4164)</p> <p><i>Sprekers:</i> Karel Pinxten, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties</p> | 15 | <p>Question de M. Karel Pinxten au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'acquisition du centre ouvert pour réfugiés 'La Reine Pédaque' à Hotton" (n° 4164)</p> <p><i>Orateurs:</i> Karel Pinxten, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques</p> | 15 |

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 28 MAART 2001

14:00 uur

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

du

MERCREDI 28 MARS 2001

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.08 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.08 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Vraag van mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het beleid van de NMBS ten opzichte van rokers en niet-rokers" (nr. 4131)**

01 **Question de Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique de la SNCB à l'égard des fumeurs et des non-fumeurs" (n° 4131)**

01.01 **Fientje Moerman (VLD):** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, vanwege de dramatische gebeurtenissen van gisteren hebt u waarschijnlijk andere zorgen aan uw hoofd dan volgend agendapunt. Toch is het belangrijk om de vraag te stellen omdat zowel de regering als dit Parlement onlangs de federale drugsnota hebben goedgekeurd. De rood-groen-blauwe draad doorheen deze nota is de wens om het drugsgebruik, zowel legaal als illegaal, terug te dringen. Eén van de meest verspreide drugs van ons land is tabak.

De **voorzitter**: En koffie.

01.02 **Fientje Moerman (VLD):** Mijnheer de voorzitter, dat is juist. Koffie is ook een drug, een stimulerend middel. Maar u kunt niet passief van koffie genieten. Als u uw koffie uitdrinkt heb ik daar weinig last van. Als iemand naast u zit te roken, dan hebt u daar wel last van. Niet alleen subjectief, want dat hangt af van persoon tot persoon, maar de wetenschappelijke literatuur en

ook de bewezen effecten van het passief roken staan als een paal boven water. In sommige vormen van openbaar vervoer, bijvoorbeeld in alle Europese vluchten van luchtvaartmaatschappijen, is het roken gewoonweg verboden. Een week of drie, vier geleden heeft Air France op al haar vluchten, ook de lange afstandvluchten, het roken verboden. Op trams en bussen mag u ook niet roken.

Dat is niet zo bij de NMBS, waar voor de rokers speciale delen van de wagons worden voorbehouden. Eerlijkheidshalve moet daarbij gezegd worden dat in de nieuwe rytuigen het aantal plaatsen voor rokers fel werd ingeperkt. Maar, wanneer we de gegevens van de NMBS bekijken, dan blijkt dat het leeuwendeel van die treinstellen nog altijd bestaat uit wagons die van veel minder recente datum zijn dan de nieuwe IC-voertuigen. Volgens de gegevens zou de gemiddelde leeftijd van de rytuigen voor binnenlands reizigersvervoer in 2001 21,8 jaar zijn. Dat is heel wat ouder dan de nieuwe voertuigen. In die wagons is verhoudingsgewijs veel meer plaats voorbehouden voor rokers.

Dit gegeven gaat gepaard met een ander gegeven, namelijk de gevoelige toename van het aantal treinreizigers sinds 1999. Binnenlands reizigersvervoer steeg met 1,5% in 1999 tegenover 1998 en met 4% in 2000 tegenover 1999. Er is dus een steeds groter aantal treingebruikers. Als de niet-rokers al een zitplaatsje vinden dan is dit dikwijls een plaatsje bij de rokers.

Deze regering hanteert een zeer voorzichtige houding in vele dossiers. Bijvoorbeeld inzake de problematiek van de gsm-masten, waar men het

voorzichtigheidsprincipe hanteert. Zolang het niet duidelijk is dat deze 100% onschadelijk zijn gaan we toch opletten. Van roken is het bewezen dat het schadelijk is. Men moet daar geen discussie meer aan wijden.

Is de minister dan niet van mening dat het aanbeveling verdient om, met het oog op de gezondheid van de niet-rokende treinreiziger en in lijn met de federale drugsnota, een rookverbod in te stellen in het reizigersvervoer per trein, minstens tot voldoende moderne capaciteit aanwezig is om elke niet-roker een plaatsje bij de niet-rokers te kunnen verzekeren?

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, hoe lang moeten wij wachten op een totale vernieuwing van de treinen om te mogen roken?

01.03 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, de problematiek van rokers en niet-rokers in de trein is inderdaad heel belangrijk en interessant. Ik meld u dat ook in de Senaat daarover nagedacht wordt naar aanleiding van het wetsvoorstel-Poty. Om deze discussie te eindigen wil ik nog zeggen dat in de Senaat mijn advies was gevraagd. De senatoren die niet van mening zijn veranderd, denken dat een wetwijziging het beste instrument is om in deze richting te gaan.

Persoonlijk ben ik geneigd te zeggen dat een rookverbod mogelijk zou moeten zijn. Ik zeg dat, zelfs al ben ik zelf roker. Er zijn immers een aantal grote nadelen. De vergelijking met het vliegverkeer, waar men inderdaad tot een verbod is gekomen, gaat mijns inziens niet echt op. Wij moeten steeds voor ogen houden dat het spoor in rechtstreekse concurrentie is met de wagen. Een vliegtuig is geen dagelijks vervoermiddel, terwijl de trein – laten wij hopen – voor meer mensen wel een dagelijks vervoermiddel moet worden. Als men moet kiezen tussen een roker, die in een gescheiden treincompartiment rookt, en een roker, die de stap naar de wagen zet, zou ik bij wijze van boutade willen zeggen dat de uitlaatpijp van een auto meer vervuult dan een sigaret. Wij moeten dus rekening houden met het feit dat de wagen concurrentie betekent voor het spoor, omdat rokers in de wagen de vrijheid hebben te roken.

Ik ben het uiteraard volledig met u eens wanneer u zegt dat de niet-rokende treinreiziger geen enkele hinder mag ondervinden van de rokende treinreiziger. Dat is een minimum. Daarom betreur ik ook dat het systeem van de halve scheidingswanden niet werkt. Zelfs in de nieuwe treinstellen is dat een scheiding die niet tot het plafond reikt. We hebben daarover gesproken in

de Senaat. Ik denk dat we daaruit lessen moeten trekken bij de bestelling van rollend materieel waar een kleiner percentage van de ruimte is voorbehouden voor de rokers. Ik heb de NMBS de kosten laten berekenen van de eventuele vervanging van de halve wanden door hele wanden. Zij schuift een bedrag van tientallen miljoenen naar voren. Wij moeten dus goed afwegen welke optie wij zullen kiezen. In het kader van een nieuw beheerscontract ben ik zeker bereid te streven naar een afbouw van het aantal rokersplaatsen. Ik denk overigens dat weinig rokers er bezwaar tegen zouden hebben om zich naar een beperkte ruimte in de trein te verplaatsen om te roken.

Ik zou het dus als volgt kunnen samenvatten: persoonlijk ben ik het met u eens. Een verbod is misschien de beste oplossing, maar, rekening houdend met de concurrentie vanwege de auto en ook rekening houdend met de mogelijkheid dat de trein in de toekomst voor meer mensen een dagelijks vervoermiddel wordt, denk ik dat wij een signaal moeten geven. Het beheerscontract is een uitstekend middel om precieze maatregelen te nemen betreffende een toekomstige vermindering van het aantal rokersplaatsen en een aanpassing van de huidige, slechte methode van de halve scheidingswanden.

01.04 **Fientje Moerman** (VLD): Mijnheer de voorzitter, het precieze Franse woord ontsnapt me nu, maar, mevrouw de minister, om het u heel direct te zeggen, ik vind het een kulargument. Un argument faux. Weinig ernstig.

Eerste punt: een meerderheid van de bevolking is niet-roker. Die mensen rijden ook met de trein. Als u het argument gebruikt dat de trein in concurrentie staat met de vervuilende auto en we gaan die arme rokers van de trein jagen, dan geldt dat argument mutatis mutandis natuurlijk voor de niet-roker. Er zijn veel niet-rokers die behalve het feit dat ze een paar keer per week mogen recht staan tijdens hun pendelbeurt naar Brussel en dan ook nog tussen de rokers geprangd zitten die zeggen dat het hen beu is. Zo nemen zij opnieuw de wagen. Als het argument opgaat in de ene richting dan gaat het helaas ook op in de andere richting.

Tweede punt: ik vraag niet het roken permanent te verbieden; ik vraag u wel om ervoor te zorgen dat u de plaatsen in het rollend materieel in overeenstemming brengt met de verhouding rokers niet-rokers. Dit kan mits een niet al te grote investering ook in de oudere treinstellen gebeuren. Indien dit niet kan, kan dat rookverbod ingesteld

worden tot op het ogenblik dat men ervoor kan zorgen aan niet-rokers niet-rokerplaatsen te bezorgen, met dezelfde kans op slagen als aan rokers.

U zegt dat vliegtuigen geen concurrentie ondervinden van de wagen. Inderdaad niet zo direct, maar trams en bussen hebben dat wel. De afstanden in België zijn zo klein, er zijn weinig pendelaars die meer dan twee en een half uur enkele richting ergens op een trein zitten. Als u op het spitsuur een tram of een bus neemt in een iets grotere stad dan kunt u daar ook gemakkelijk een halfuurtje over doen. Die vormen van openbaar vervoer ondervinden ook concurrentie van de wagen en hier mag ook niet worden gerookt. Met andere woorden, mevrouw de minister, ik vind wel dat u enig begrip hebt voor de vraag die ik hier stel, maar ik vind dat het officiële standpunt dat u inneemt een beetje zwak is. Wij zijn hier in België nog niet zo ver, maar de dag dat de cultuur van het vervolgen de kop opsteekt. Wat gaat u doen de dag dat u of de NMBS geconfronteerd wordt met een rechtszaak van iemand die beweert door passief roken op het openbaar vervoer één of andere vorm van kanker gekregen te hebben. Ik kan u zeggen dat er in verband met roken wel meer subtiele zaken dan dit in sommige landen zijn uitgevochten. Ik denk mevrouw de minister dat men er toch moet slagen om inzake het rookbeleid op de trein een meer evenwichtig beleid te voeren dan op dit moment het geval is.

01.05 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, in de nieuwe treinstellen, de dubbeldekwagons is er plaats voor maar 7% rokers en in één ruimte boven. Deze treinstellen zijn er nog niet, maar zullen er zijn voor de komende jaren. Het is goed dat er een geïsoleerde ruimte is waar rust en gezondheid gegarandeerd zijn. Sommige mensen vinden het ook comfortabeler bij niet-rokers dan bij rokers. Dit is een element voor de toekomst maar wij moeten nu toch leren leven met de situatie van vandaag.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Brepoels is inmiddels binnengekomen en krijgt onmiddellijk het woord. Alleen vraag ik haar toch om zich aan de tijd te houden. Wij hebben de agenda overhoop gegooid omdat de vice-eerste minister op dit ogenblik begrijpelijkerwijze nogal wat zorgen heeft in verband met de ramp van gisteren.

02 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de

vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de modernisering van elektrische motorstellen door de NMBS" (nr. 4203)

02 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la modernisation par la SNCB des automotrices électriques" (n° 4203)

02.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik kan heel kort zijn over mijn vraag in verband met het moderniseringsprogramma voor de M4-rijtuigen.

Ik heb begrepen dat de NMBS haar politiek voor de revisie van het reizigersmaterieel gewijzigd heeft sinds de start van dat moderniseringsprogramma. Men voert dus nu een aantal noodzakelijke technische vernieuwingen door en daarnaast past men het reizigerscomfort aan aan de noden van onze tijd. Ik dacht dat volgens diezelfde principes ook de oudere toestellen, die gebouwd zijn tussen 1966 en 1979, aangepakt worden. Die motorstellen worden nog massaal ingezet voor stoptreinen en voor IR-treinen over grotere afstanden. Ik moet u niet zeggen wat daar allemaal aan schort. Ik denk dat het heel duidelijk is dat de reizigers meer comfort op prijs zouden stellen.

Ik heb echter vernomen dat de NMBS dit moderniseringsprogramma opnieuw zou willen stopzetten en daarom zou ik aan de minister het volgende willen vragen.

Mevrouw de minister, hoeveel motorstellen van die reeks 1966 tot 1979 zijn er op dit ogenblik al gemoderniseerd? Hoeveel kost de technische vernieuwing en de modernisering van de binneninrichting voor zulk een motorstel? Klopt het dat de NMBS in de toekomst alleen nog de technische vernieuwing van de stellen zal doorvoeren, en dus niet de aanpassing van het comfort. Zo ja, waarom is dit zo, en wat is het standpunt van uzelf in dat verband? En tot slot, als men dan toch voort wil gaan met dit programma, en dat hoop ik, hoeveel stellen zou men in de toekomst per jaar kunnen of willen moderniseren?

02.02 Minister **Isabelle Durant**: Het moderniseringsprogramma van de elektrische motorstellen van de reeks 1966-1979 komt niet in het gedrang. De NMBS zegt mij dat er geen sprake is van een beperking tot een gewone technische opknapbeurt in de plaats van een modernisering. Momenteel heeft de werkplaats Mechelen reeds 22 motorstellen afgeleverd. De geplande frequentie voor de modernisering van

deze motorstellen bedraagt 18 motorstellen per jaar. De NMBS heeft mij ten slotte gemeld dat ze, hoewel ze de vragen op 14 maart heeft gekregen, in de voorziene tijdsspanne niet in staat was om na te gaan hoeveel de technische vernieuwing en de modernisering van de binneninrichting precies kosten. De NMBS liet ook weten dat ze wel binnen de termijn van een schriftelijke vraag zou kunnen antwoorden op deze vraag.

02.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister, maar ik moet u toch zeggen dat inderdaad de termijn voor het beantwoorden van een schriftelijke vraag ook maar 21 dagen bedraagt. Ik zou u toch de gunst willen vragen om op een snel antwoord aan te dringen en om mij dat dan later schriftelijk over te zenden. Ik denk dat de andere vragen goed beantwoord zijn.

02.04 Minister Isabelle Durant: Ik zal een beetje meer druk proberen uit te oefenen wat betreft het antwoord.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Het is interessant om te weten wat de kostprijs van zo'n vernieuwing behelst.

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

03 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bekrachtiging van verdragen in verband met de vervuiling op zee" (nr. 4316)

03 Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ratification des traités relatifs à la pollution maritime" (n° 4316)

03.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag is misschien ongewoon voor deze commissie. Ze betreft twee internationale verdragen over de strijd tegen de vervuiling van de zee, de stranden en de kust economie. Voor ons land is dit een belangrijke materie. Toch stel ik vast dat België de betrokken verdragen nog niet bekrachtigd heeft.

Sinds de scheepsrampen in 1978 en 1980 hebben het Internationaal Maritiem Comité en de Internationale Maritieme Organisatie in een grondige hervorming van het zeerecht voorzien, vooral op het vlak van de hulpverlening. De afspraken werden in twee verdragen gegoten: het IMO-verdrag van Londen van 1989 en het OPRC-

verdrag, Oil Pollution Preparedness Response and Cooperation, van 1990. Deze verdragen stimuleren hulpverleners om de vervuiling van de zee en de stranden door olie te beperken. Het eerstgenoemde verdrag trad internationaal in werking in 1996 en het werd door 26 landen ondertekend. Het tweede verdrag trad in werking in 1995 en het werd door 40 landen ondertekend. Al onze buurlanden zijn daarbij. Alleen België heeft deze twee belangrijke verdragen niet bekrachtigd. Ik wil mevrouw de minister via mijn vraag daarop attent maken, en ervoor pleiten dat ons land de twee verdragen alsnog zou bekrachtigen.

03.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, in verband met het verdrag van Londen van 1989, dat in juli 1996 in werking trad, heeft het ministerie van Buitenlandse Zaken de Administratie van Maritieme Zaken geraadpleegd om de ratificatieprocedure op te starten. Mijn administratie heeft het technische dossier, dat nodig is voor de voorbereiding van de ratificatie, doorgestuurd aan de commissie voor de Gemengde Verdragen van het ministerie van Buitenlandse Zaken. Er zijn echter diverse moeilijkheden in verband met de verschillende bevoegdheden op gewestelijk niveau.

Er wordt aangenomen dat het OPRC-verdrag van 1990 eerder onder de bevoegdheid van minister Aelvoet valt, omdat het de bescherming van het leefmilieu betreft. Mevrouw Aelvoet deelde mij hierover mee dat het IMO-verdrag voorziet in een transfer van middelen en knowhow naar arme landen, een noord-zuid-transfer. Tot voor kort waren op Belgisch vlak nog helemaal geen voorzieningen om olie vervuiling voor onze kust te bestrijden of te beperken. Er werd dus voor geopteerd om eerst in België de hoogstnodige capaciteit op te bouwen, vooraleer de mogelijkheid te overwegen andere landen op dit vlak te ondersteunen. Vorig jaar heeft minister Aelvoet een budget van 100 miljoen frank gekregen voor het aanpakken van olie verontreiniging. Met deze 100 miljoen frank wordt materiaal aangekocht dat moet dienen voor de bestrijding van olie verontreinigingen. In het licht van de recente toekenning van dit budget, moet nog bestudeerd worden of dit België kan toelaten het betrokken IMO-verdrag alsnog te ondertekenen, en op welke termijn dit kan gebeuren.

Mijnheer Van Campenhout, voor meer informatie over de ratificatie van het IMO-verdrag nodig ik u uit contact op te nemen met minister Aelvoet om de precieze elementen van het dossier te

bekomen.

03.03 Ludo Van Campenhout (VLD): Mevrouw de minister, ik zal u de vraag ook gedetailleerd en schriftelijk stellen. Vooral ook met betrekking tot het eerste verdrag dat in 1989 is goedgekeurd, zou België er toch in moeten slagen, gezien het ecologisch belang, om dit verdrag te ratificeren.

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

04 Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de dode hoek bij de voertuigen van de overheden" (nr. 4341)

04 Question de M. Jos Ansoms à la vice première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'angle mort des véhicules appartenant aux services publics" (n° 4341)

04.01 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de vraag die ik stel is niet onbelangrijk. Vooral in de Vlaamse media is er de afgelopen weken heel wat te doen geweest omtrent de problematiek van de dode hoek. Uw collega, minister Stevaert heeft, daar hij niet langer op minister Durant wenste te wachten die toch niets onderneemt, in zijn gekende stijl zelf een initiatief genomen en zelf het voorstel gelanceerd dat in alle aanbestedingen uitgaande van het Vlaams Gewest, een verplichting zal worden opgelegd, waarbij de aannemers die inschrijven op deze aanbestedingen hun vrachtwagens moeten voorzien van dergelijke spiegels of camerasystemen. Hij heeft daarmee gescoord bij de media, misschien ook bij het grote publiek en uiteraard ben ik er ook voorstander van dat deze spiegels of camerasystemen zo spoedig mogelijk worden geïntroduceerd.

Trouwens, mijnheer de voorzitter, u weet dat bij de aanvang van onze werkzaamheden in deze commissie ik één van de eersten was die over deze materie vragen stelde aan de minister en haar aanporde tot het nemen van initiatieven en niet te wachten op Europese richtlijnen of mogelijkheden. Mevrouw de minister, wacht niet op Europese richtlijnen en neem zelf initiatieven, bijvoorbeeld door het toekennen van subsidies. Kortom, doe wat u denkt te moeten doen, maar zorg ervoor dat deze spiegels zo spoedig mogelijk in ons land geïntroduceerd worden. Het is immers toch al te gek, dat wij op basis van statistieken de zekerheid hebben dat vooral jonge mensen, kinderen, het slachtoffer worden door het ontbreken van dergelijke spiegels. Als overheid moeten wij onze verantwoordelijkheid opnemen

om dit zoveel mogelijk te voorkomen.

Vandaar enkele concrete vragen, om nog eens de zaken op een rijtje te zetten en ze te verduidelijken. Mijn eerste vraag betreft de statistieken. Hoe groot is het aantal fietsers en voetgangers dat bijvoorbeeld in 1999 gedood, zwaar of licht gewond raakte door rechts indraaiende vrachtwagens maar ook, en dat is niet onbelangrijk, door rechts indraaiende autocars, trams en autobussen van De Lijn, want ook zij hebben een dode hoek zoals een vrachtwagen die heeft. Is er cijfermateriaal voorhanden dat de ongevallen met deze voertuigen onderling opsplijt naar type voertuig, zij het autobus, vrachtwagen of tram?

Mijn tweede vraag is de volgende. Ik hoor minister Stevaert graag zeggen dat hij de privé-sector dat zal opleggen. Het is vrij gemakkelijk om de privé-sector van aanbestedingen uit te sluiten als hun wagenpark niet over dergelijke spiegels beschikt, maar is het wagenpark van de federale overheid uitgerust met dergelijke systemen? Het is toch zo dat de overheid ten aanzien van de privé-sector maar over moreel gezag beschikt als zij zelf het goede voorbeeld geeft.

Ik vind het nogal gemakkelijk streng te zijn voor anderen, als u zelf niet het goede voorbeeld geeft. Bent u van plan ook de vrachtwagens van de federale overheid, bijvoorbeeld die van het leger, de civiele bescherming, en tot 1 januari 2002 ook die van de rijkswacht, met dergelijke systemen uit te rusten?

Ten vierde, wat is de evolutie op Europees niveau? Wanneer ik in het velden dergelijke vragen stelde, verwees u immers steeds naar Europa. Binnenkort heeft de Belgische regering het voorzitterschap. Mag ik er vanuit gaan dat deze maatregelen in de volgende zes maanden zullen worden genomen, daar u als voorzitter van de Europese ministers voor Transport toch het goede voorbeeld moet geven?

04.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, de eerste vraag handelde over de ongevallen te wijten aan de dode hoek. Deze zijn niet onmiddellijk en eenduidig terug te vinden met behulp van de ongevallenregistratieformulieren die de lokale en federale politiediensten invullen. Door het combineren van verschillende rubrieken, kan de BIVV evenwel een degelijke verwerking van de gegevens van het Nationaal Instituut voor de Statistiek verzekeren. Ik geef u de cijfers voor 1999.

Negen fietsers en dertien voetgangers werden het slachtoffer van een letselondeval met een rechtsafslaanende autobus of tram. Bij de fietsers tellen we één dode, twee ernstig gewonden en zes licht gewonden. Bij de voetgangers waren er drie doden, één ernstig gewonde en negen licht gewonden. Zevenendertig fietsers werden het slachtoffer van een letselondeval met een rechtsafslaanende vrachtwagen. Onder hen waren negen doden, zeven ernstig gewonden en eenentwintig licht gewonden. Ook achtendertig bromfietsers werden het slachtoffer van dit soort ongeval. Één van hen werd gedood, zeven waren ernstig gewond en dertig lichtgewond. Van de zes voetgangers die een ongeval met een vrachtwagen hadden, vonden twee de dood, werd er één ernstig gewond en waren er drie licht gewond.

U vroeg mij ook naar de samenstelling van het openbare vrachtwagenpark. Ik ben het helemaal met u eens dat wij het voorbeeld moeten geven. Als men de particuliere sector iets vraagt, moet de overheid het uiteraard ook doen. Al vormen onze vrachtwagens slechts een fractie van alle vrachtwagens in dit land, als overheid moeten wij de eerste stap zetten. Om de zaken correct te kunnen aanpakken, heb ik het ministerie gevraagd naar het aantal vrachtwagens, om de precieze omvang van het vrachtwagenpark van de federale overheid te kennen. Zoals u zegt maken de vrachtwagens van defensie en rijkswacht, of federale politie, er deel van uit. Ook de gemeenten en de provincies hebben materiaal ter hunner beschikking. Pas vanavond zullen de resultaten van het onderzoek van het ministerie beschikbaar zijn. Bij de volgende vergadering van deze commissie zal ik graag deze cijfers mededelen.

Uw vraag over de voorbeeldfunctie geeft me de gelegenheid om de acties toe te lichten die zullen ondernomen worden. Alle federale, gewestelijke, provinciale en gemeentelijke overheden zullen hun vrachtwagenpark met een zichtveldverbeterend systeem uitrusten en dit zou worden verplicht bij de aankoop van nieuwe voertuigen. Ik zal de verschillende gewestelijke, provinciale en gemeentelijke overheden aanraden om concrete initiatieven terzake te nemen. Ik kan hen niet verplichten, maar wel stimuleren. Dit zal gebeuren op basis van technische voorschriften die mijn diensten zullen opstellen. Het is belangrijk de technische voorschriften van een veilig systeem te kennen.

Met de bevoegde minister van de federale regering zal ik de nodige maatregelen voorbereiden om al de vrachtwagens van de

federale ministeries, openbare instellingen en autonome bedrijven zoals NMBS en ABX, Belgacom en De Post eveneens met een dergelijk systeem uit te bouwen. Hetzelfde geldt voor het leger en de federale politie. De suggesties van de Vlaamse minister voor Mobiliteit zullen worden bestudeerd door de minister van Ambtenarenzaken om te kunnen bepalen op welke manier de vervoerders die voor de federale overheid en de vermelde instellingen werken, kunnen verplicht worden om hun voertuigen met de nodige systemen uit te rusten.

Ik heb contact opgenomen met andere lidstaten om gezamenlijk de nodige initiatieven te nemen om een aanpassing van de richtlijn 71/127 te bekomen. De mogelijkheid om gelijkaardige acties te voeren betreffende de zijafscherming en de Europese richtlijn 89/297 wordt eveneens onderzocht. Ik heb dit initiatief genomen in voorbereiding van het Europees voorzitterschap om op dat ogenblik zo veel mogelijk steun te krijgen van de andere lidstaten om de richtlijnen te kunnen aanpassen.

De voorzitter: De stad Gent heeft de beslissing reeds genomen en heeft ongetwijfeld ook technische gegevens ter beschikking.

04.03 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor de cijfergegevens die u ons bijkomend zult bezorgen. De huidige statistieken hebben alleen betrekking op rechts afslaanende vrachtwagens. Het is goed te weten dat deze problematiek niet alleen voor vrachtwagens geldt, maar ook voor autobussen en trams. De cijfers van de dode fietser en de drie dode voetgangers en van de zwaar- en lichtgewonden zijn indrukwekkend.

Mevrouw de minister, ik ben blij dat u ingaat op onze suggestie om als overheid zelf het goede voorbeeld te geven vooraleer de privé-sector een aantal zaken op te leggen. Het hoort zo. Ik steun uw rondzendbrief om de federale overheid en de gewesten en de gemeente- en provinciebesturen te stimuleren om het wagenpark met dergelijke systemen uit te rusten.

Ik vind het wat flauw dat u zich beperkt tot het sturen van een briefje waarin u vraagt om u enkele technische gegevens te bezorgen. Ik ben zelf burgemeester van een gemeente. We hebben onlangs ook dergelijke systemen besteld voor de slechts twee vrachtwagens waarover we beschikken. De privé-sector is voldoende bij de pinken om op commerciële wijze de gemeentebesturen en dergelijke instanties te laten

weten wat er allemaal beschikbaar is. Volgens mij is dat onvoldoende.

Ik blijf erbij dat u als federaal minister bevoegd voor de Verkeersveiligheid in deze zaak meer moet doen en stimulerend kunt optreden, ook op financieel vlak. Als federale overheid zult u namelijk de nodige gelden moeten uittrekken om het federale wagenpark uit te rusten van onder andere de federale politie, de civiele bescherming en het leger. Waarom werkt u niet tegelijk financieel stimulerend naar de andere overheden? Ik kan cijfers geven van De Lijn als voorbeeld. De Lijn bezit 2.500 bussen die de hele dag rondrijden en dus veel kilometers afleggen. Het is dus belangrijk dat bijvoorbeeld de heer Stevaert ervoor zorgt dat de bussen van De Lijn op korte termijn allemaal worden uitgerust met een dergelijk systeem. Bij het rechts afslaan van bussen kan dat systeem volgens mij het aantal slachtoffers, waaronder ook dodelijke slachtoffers, doen verminderen.

Uiteraard steun ik u bij het nemen van de nodige initiatieven op Europees vlak om op dat punt vooruitgang te boeken. Wij mogen echter zelf niet op Europese initiatieven blijven wachten. Wij hebben meer redenen dan de doorsnee Europese landen om verder te gaan, omdat bij ons het verkeer nu eenmaal veel gevaarlijker is dan in vele van onze buurlanden. Dat zou als reden al voldoende moeten zijn om meer te doen dan uw Europese collega's.

04.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik wil graag enkele opmerkingen maken.

Ten eerste, is er een principiële verschil tussen de heer Ansoms en mij. Volgens mij heeft de overheid niet de taak om dergelijke investeringen van de privé-sector te financieren. Het gaat om een bedrag van 10.000 frank voor een vrachtwagen die tussen 5 miljoen en 10 miljoen frank kost. Voor die extra uitrusting moet de overheid niet betalen, vind ik.

Ten tweede, kan ik niemand verplichten om op de initiatieven in te gaan. Daartoe heb ik de middelen niet. Ik kan enkel proberen te werken via het Europees niveau.

Ik vind wel dat de overheid een voorbeeldfunctie vervult. De uitrusting van het wagenpark van alle overheden moeten wij dus wel betalen. Wij moeten echter niet betalen voor de privé-vrachtwagens, zelfs niet als wij het aantal slachtoffers in acht nemen. Dat is een principiële

kwestie. Het gaat namelijk om een klein bedrag in verhouding tot de prijs van een vrachtwagen. Zelfs als de overheid financieel zou aanmoedigen en bijvoorbeeld per vrachtwagen 5.000 frank zou geven, ben ik er nog niet zeker van dat dit werkelijk een stimulans is voor een investering van zo'n beperkt bedrag. Wat het materiaal van de overheid betreft, moet al het mogelijke gedaan worden. Op ethisch vlak moedigen wij bedrijven die vrachtwagens gebruiken enorm aan, maar daar blijft het bij.

Ik kan u echter meedelen dat de overheden moeten betalen voor, bijvoorbeeld, bepaalde onderdelen van een vrachtwagen.

L'écart est tellement grand entre le prix d'un tel équipement et celui d'un camion qu'il me semble que ce pourcentage est infime.

Voilà mon point de vue sur le principe.

04.05 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, een korte reactie. Een camerasysteem kost ongeveer 31.000 frank. Ik ken de prijs omdat wij op gemeentelijk vlak dergelijke systemen gekocht hebben. Mevrouw de minister, u stelt dat het principiële onmogelijk is dat u financieel stimuleert. Er is een periode geweest waarin de groenen niet in de regering zaten maar waarin toch een milieubeleid gevoerd werd. Ik verwijs naar een initiatief van mevrouw Smet, gewezen minister voor Milieu. Om de luchtverontreiniging tegen te gaan, wachtten wij in die periode op een Europese richtlijn met betrekking tot het plaatsen van de katalysator. Mevrouw Smet heeft daar toen echter niet op gewacht; zij heeft een financiële stimulans gegeven voor het plaatsen van een katalysator. Zij liep dus vooruit op de Europese richtlijn. Particulieren die destijds een katalysator lieten plaatsen, kregen daarvoor financiële steun van de regering. Dit gebeurde in een periode van grote budgettaire problemen. Deze regering wekt de indruk dat de bomen tot in de hemel groeien en dat er geld genoeg is. Ik stel echter vast dat er geen geld wordt uitgetrokken om vooruitlopend op een Europese regeling dergelijke belangrijke zaken te stimuleren, dit ondanks het feit dat de groenen in de regering zitten. Ik verwijs dus naar het initiatief van mevrouw Smet die niet op Europa heeft gewacht om dit te betalen.

04.06 Minister **Isabelle Durant**: Het is de taak van de regering om het gedrag van de mensen te veranderen, zelfs door stimulansen. Ik ben het eens met u wat de katalysator en de LPG-premie betreft. Een subsidie voor privé-bedrijven met zo'n klein verschil is echter voor mij niet hetzelfde.

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, ik verzoek zowel u als de minister de spreektijd te respecteren, al was het maar uit beleefdheid tegenover de andere minister die zit te wachten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de negatieve invloed van luide muziek in de wagen op de verkeersveiligheid" (nr. 4342)**

05 **Question de M. Jos Ansoms à la vice première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'influence néfaste sur la sécurité routière de la musique bruyante dans la voiture" (n° 4342)**

05.01 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, de minister wil misschien wat uitrusten na de nachtelijke vergaderingen.

Mevrouw de minister, wij lezen uiteraard altijd Via Secura. Onlangs hebben wij daarin een artikel gelezen over de negatieve invloed van luide muziek in wagens op de verkeersveiligheid. Het gaat om een studie van professor Pauwels van de KUL. Hij maakte een studie van wat wij traditioneel de boom cars noemen. Het gaat om jongeren die met auto's rondrijden met een discotheek erin. Er wordt dan zeer luide housemuziek gespeeld. Wij hebben allemaal wel eens meegemaakt dat wij voor het rode licht stonden en ineens schrokken van lawaai waarvan wij niet wisten van waar het kwam. Dan komt er auto naast u staan uitgerust met een dergelijke installatie. Welnu, professor Pauwels heeft vastgesteld dat dit wel degelijk een negatieve invloed heeft op het rijgedrag. Ik dacht dat dit invloed zou hebben op de snelheid, maar wetenschappers zijn er om dat na te gaan. Het schijnt echter gelukkig niet het geval te zijn dat men door die muziek de neiging zou hebben om sneller te gaan rijden. Wel werd wetenschappelijk vastgesteld dat de reactietijd hierdoor vertraagt. Die reactietijd is natuurlijk uiterst belangrijk als men onvoorzien moet stoppen. Normaal bedraagt de reactietijd 1 seconde. Wetenschappelijk is vastgesteld dat die in dit geval minimaal 2 seconden bedraagt. Als men met een bepaalde snelheid plots moet stoppen en het duurt 2 seconden voor men reageert in plaats van 1 seconde, dan betekent dat met hoge snelheid een remweg die tientallen meters langer is. De publicaties van uw eigen instituut hebben dus wetenschappelijk vastgesteld dat er wel degelijk een gevaar uitgaat van chauffeurs die in dergelijke

wagens rondrijden.

Bent u het eens met het resultaat van het onderzoek van professor Pauwels van de KUL? Denkt u dat u op basis van deze studie maatregelen kunt nemen ten aanzien van dergelijke auto's? Zo ja, op welke manier zult u maatregelen nemen?

05.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik kan de conclusie van de studie van professor Pauwels zeker bijtreden. Het is inderdaad zo dat het beluisteren van oorverdovende muziek in de auto gevaarlijk kan zijn omdat het de reactiesnelheid vertraagt. Ook het aantal overtredingen, die tot een ongeval kunnen leiden, neemt toe.

Er bestaat echter geen sluitend voorschrift dat toelaat een proces-verbaal op te stellen. Artikel 8, punt 3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 stelt dat elke bestuurder in staat moet zijn te sturen en de vereiste lichaamsgeschiktheid, de nodige kennis en rijvaardigheid moet bezitten, alle nodige rijbewegingen moet kunnen uitvoeren en voortdurend zijn voertuig in de hand moet hebben. Theoretisch kan de bestuurder van de rijdende disco in het geval van een ongeval, waarbij het oorzakelijk verband tussen het ongeval en het feit dat de autoradio abnormaal luid speelde, aansprakelijk worden gesteld. Het normaal gebruik van een autoradio is volledig in overeenstemming met het voorschrift van artikel 8, punt 3.

Het koninklijk besluit van 15 maart 1968, houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto en de aanhangwagen moet voldoen, bevat in artikel 57 een aantal voorschriften in verband met de binneninrichting van auto's, maar bevat geen bepalingen inzake de installatie en het gebruik van radiotoestellen. Een proces-verbaal opstellen op basis van artikel 57 is dus niet mogelijk.

De vraag is natuurlijk welke maatregelen het meeste effect kunnen sorteren. Er zijn immers heel wat zaken die een invloed op het rijgedrag kunnen hebben: het bestuderen van de wegenkaart, roken, kinderen, enzovoort. De vraag is of dit allemaal moet worden verboden. Er is immers ook de mogelijkheid om de mensen bewust te maken van de risico's, verbonden met allerlei activiteiten tijdens het besturen van een wagen. Het lijkt mij eerder aangewezen de betrokken weggebruikers te sensibiliseren voor de potentiële gevaren van luide muziek in de auto, dan het artikel 8 uit te breiden met alle mogelijke

activiteiten die een invloed op het rijgedrag kunnen hebben.

Tot slot, als er klachten van de omgeving en andere weggebruikers zouden zijn en men zou willen optreden tegenover de overdreven lawaaihinder via een algemeen geldende reglementering, dan zou die moeten kaderen in de wet van 18 juli 1973 betreffende de bestrijding van lawaaihinder én de bijzondere wet van 16 juli 1993 die de bevoegdheid bepaalt om regelgevend op te treden inzake lawaaihinder. Mijnheer Ansoms, u bent burgemeester, u weet dat dit een gewestelijke bevoegdheid is.

05.03 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik wens de minister veel geluk met haar sensibiliseringsactie gericht aan dit type van bestuurders. Mevrouw de minister, ik vrees dat dit type van bestuurder die zelf een stereo-installatie in zijn wagen inbouwt niet gevoelig is voor uw sensibiliseringsactie om de duur betaalde stereoketen uit de wagen te halen of zachter te zetten. Ik denk dat u het met mij eens kunt zijn dat dit publiek niet met een mooie slogan te overtuigen is. Hoewel deze regering en vooral de Vlaamse regering uitblinken in het vinden van allerlei moderne slogans die schijnbaar veel effect hebben, zou u kunnen proberen om ook een slogan te vinden die dergelijke bestuurders ervan kan overtuigen om dergelijke installaties niet meer te plaatsen. Dat is een eerste vaststelling.

Ik heb verwezen naar andere slogans. Ik geloof daar echter niet in.

Ten tweede, de argumentatie die u hebt aangehaald heeft ook staatssecretaris Peeters gebruikt naar aanleiding van de discussie in verband met de GSM in de auto. Ik heb juist dezelfde argumentatie gehoord. Het argument was dat in de auto niet alleen de GSM wordt gebruikt. Er worden bijvoorbeeld ook sigaretten opgestoken in de auto. Ik stel echter vast dat u voor het telefoneren in de auto ondertussen een koninklijk besluit hebt uitgevaardigd en hierover een campagne hebt gevoerd. U vraagt de politiediensten verbaliserend op te treden. De argumentatie van toen was juist dezelfde als wat u nu zegt.

Ik ben vragende partij voor een reglementering en niet via het verkeersreglement, want de handhaving is niet mogelijk via die weg, laat staan via de wet op de lawaaihinder. Ik zie onze politiediensten al met een sonometer langs de weg staan om dergelijke zaken te gaan meten. Dat is onmogelijk. Ik kom dan ook terug op ons

oorspronkelijk voorstel dat bepaalt dat dergelijke zaken moeten worden opgenomen in de wet op de technische vereisten waaraan een auto moet voldoen. Ik pleit al jaren voor een toevoeging aan deze reeks van voorwaarden voor de accessoires. Ik heb hiervoor ook gepleit in verband met de gsm. U hebt dit toen geweigerd want u wou dit via het verkeersreglement oplossen. Dit lukt echter niet.

Ik pleit andermaal voor een regeling via de wet op de technische uitrusting van de auto. Volgens mij moeten de accessoires aan deze lijst worden toegevoegd. Mevrouw de minister, op dat moment kunt u op basis van wetenschappelijke studies al dan niet een koninklijk besluit uitvaardigen om dergelijke maatregelen te treffen. U dient te zorgen voor een wettelijke basis om te kunnen optreden.

Ik hoop dat u ons eindelijk eens gelijk zult geven in deze benadering op basis van de studies die werden gepubliceerd door de instelling waarvan u zelf de voorzitter bent.

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

06 Vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de werken aan de gevangenis van Hasselt" (nr. 4270)

06 Question de M. Jo Vandeurzen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les travaux à la prison de Hasselt" (n° 4270)

06.01 Jo Vandeurzen (CVP): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit wordt een beetje een klassieke vraag.

De minister van Justitie pleit zeer intens voor het beperken van de gevangenscapaciteit en het instellen van alle andere mogelijke alternatieven om een geloofwaardige straf te kunnen organiseren. Toch blijft een sluitstuk van de redenering dat in Hasselt een nieuwe grote gevangenis wordt opgericht. Dat is een vrij fundamenteel punt in zijn redenering.

Collega Leterme, de gevangenis komt niet in Genk omwille van stedenbouwkundige argumenten. Op dezelfde plaats heeft dezelfde federale regering een federaal asielcentrum gepland, gebouwd door dezelfde Regie der Gebouwen. Het is merkwaardig hoe zoiets verloopt. Blijkbaar is de ruimtelijke ordening toch

niet altijd uniform. Destijds had de stad Genk in ieder geval geen bezwaar tegen de komst van een gevangenis.

Ik ben geen groot expert in de mechanismen van de besluitvorming in de regering, maar bij mijn vorige vraag kreeg ik het sibillijns antwoord dat de plannen klaar waren en men alleen nog over de middelen moest beslissen. Daaruit durfde ik opmaken dat er wel degelijk een kink in de kabel was gekomen. De timing begon gevaar te lopen omdat men de budgetten niet had. Ik meen datzelfde bericht opnieuw gelezen te hebben naar aanleiding van recente bijeenkomsten van de regering.

Mijnheer de minister, kunt u meedelen wanneer met de aanbesteding van deze enorme werken wordt gestart? Zijn er nog problemen die de aanvang van deze werken kunnen verhinderen?

Een terugkerend probleem is de dringende verhuizing van een aantal rechtbanken in Hasselt, waar ook de tussenkomst van de Regie der Gebouwen noodzakelijk is. Ik heb vandaag in de krant een foto gezien van het gerechtsgebouw van Antwerpen. Als dat moet worden uitgevoerd, kan ik mij voorstellen dat er een probleem is met de resterende beschikbare middelen, maar u zult daar ongetwijfeld een oplossing voor kunnen aanreiken.

06.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik zal een duidelijk antwoord geven op deze duidelijke vraag.

Het aanbestedingsdossier voor de gevangenis in Hasselt is klaar. Op de begrotingscontrole zijn de alternatieve financieringen besproken. Ik heb uit de alternatieve financieringen al de niet-justitiële investeringen, met uitzondering van degene die al zijn geëngageerd, geweerd. Concreet betekent dat, tenzij mijn geheugen mij nu bedriegt, een besparing van 7,2 miljard. Dat betekent dat de alternatieve financieringen die in de alternatieve planning tot 2004 voor Justitie waren gepland, behouden zijn. Dat geldt dus ook voor de gevangenis in Hasselt, waarvoor – als ik mij niet vergis – 1,6 miljard is gereserveerd in de alternatieve financiering. Ik ben niet 100% zeker van dat cijfer. Dit betekent dat, normaal gezien, dit jaar de nieuwbouw in Hasselt kan plaatsvinden. De beslissingen kunnen worden genomen en de Regie der Gebouwen meldt mij dat in principe gedurende de maand april het dossier aan de Ministerraad wordt voorgelegd.

Wat de rechtbanken betreft, is het dossier

compleet bij de Inspectie van Financiën sedert exact 22 februari. Als het terugkomt van de Inspectie van Financiën, behoudens dat zij voor de zoveelste maal bijkomende informatie vraagt, kan het dossier aan de Ministerraad worden voorgelegd.

06.03 **Jo Vandeurzen** (CVP): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, voor alle duidelijkheid, er is geen enkel budgettair probleem voor de gevangenis van Hasselt? Er is een groen licht en men kan, naar ik veronderstel, Europese aanbestedingen doen. Daarna kan men zonder dralen de werken starten.

06.04 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, het dossier gaat naar de Ministerraad. In de alternatieve financiering en de planning is voorzien. We kunnen gewoon de aanbestedingen voor de gevangenis doen. Wat de rechtbanken betreft, is de Inspectie van Financiën aan zet.

06.05 **Jo Vandeurzen** (CVP): Wat wil alternatieve financiering in dit geval dan zeggen?

06.06 Minister **Rik Daems**: In de gevangenis is dat 1,6 miljard frank, geloof ik. De uitgave moet worden voorzien in de alternatieve financiering op het ogenblik dat het gebouw opgeleverd wordt. We praten dan over een tijdstip dat enkele jaren van ons aflight.

06.07 **Jo Vandeurzen** (CVP): Zoals alles, vooruitschuiven dus?

06.08 Minister **Rik Daems**: Neen, dat heeft te maken met de financiële techniek. De alternatieve financiering met de nieuwe ESR-normen werkt immers niet meer. U weet dat de vorige regering deze heeft uitgevonden om de uitgaven te kunnen spreiden over jaren. Europa heeft dat voorzien en heeft bepaald dat de uitgave volledig moet worden geboekt in het jaar waarin het gebouw wordt opgeleverd. Om het toch enigszins in politieke termen te zeggen, wij hebben pech met de techniek van het verleden. Daarom heb ik een aantal alternatieve financieringsmethoden geweerd, maar andere, die goed zijn, heb ik bewaard.

06.09 **Jo Vandeurzen** (CVP): Ik durf geen discussie meer voeren, want straks zijn wij nog de schuldigen mocht het niet doorgaan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 **Question de M. Philippe Seghin au ministre**

des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le bureau de poste de Fontaine-l'Évêque" (n° 4161)

07 Vraag van de heer Philippe Seghin aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het postkantoor van Fontaine-l'Évêque" (nr. 4161)

07.01 **Philippe Seghin** (PRL FDF MCC): Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le bureau principal de La Poste à Fontaine-l'Évêque est logé dans un bâtiment plus que vétuste, très mal adapté à l'accueil du client et surtout totalement inaccessible aux personnes handicapées. Employés et facteurs y travaillent d'ailleurs dans des conditions que j'estime aujourd'hui inacceptables.

Depuis de très nombreuses années, La Poste a mis à l'étude un dossier concernant le déménagement des installations actuelles dans des locaux à construire. Plusieurs endroits ont été évoqués en son temps et il semble qu'aujourd'hui, un site soit enfin choisi: le site dit "Don Bosco". Ce site possède d'énormes avantages. Il est situé au centre de l'entité, au cœur de la ville et son accessibilité ne fait aucun doute. De plus, il aurait pour voisin immédiat le nouvel hôtel de police, installé là depuis cette année, ce qui assurerait, surtout dans une région comme la mienne, une sécurité supplémentaire du lieu.

Les habitants de Fontaine-l'Évêque et les postiers attendent depuis bientôt trente ans une décision en la matière. J'aurais voulu savoir si le site choisi est bien confirmé. Où en est le dossier? Peut-on attendre, à court terme, l'érection de cette nouvelle poste à Fontaine-l'Évêque?

07.02 **Rik Daems**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, il est vrai que le bureau actuel est en mauvais état. Je vous livre ci-après les informations qui me sont fournies par La Poste.

Le projet ne pourra pas être réalisé avant 2003. J'avoue que cela est long.

On me confirme qu'il y a effectivement un projet sur le terrain "Don Bosco", mais on m'informe que dans le nouveau concept "mail" de La Poste – les postshops, etc. –, il serait trop petit pour construire ce bâtiment. La Poste cherche donc à louer un point de vente dans le centre de commercial. Et pour le "mail", qui est une autre activité, on cherche une solution dans une zone industrielle.

Comprenant que ceci n'est pas nécessairement

ce que recherche la commune elle-même, je vous propose que l'on établisse un contact direct avec le responsable de ce dossier à La Poste. Nous avons en effet déjà vu, dans un passé récent, des communes ou des villes conclure un accord avec La Poste afin de bien cerner les besoins et de répondre au mieux aux attentes de part et d'autre.

Toutefois, respectant toujours le principe de "corporate governance" de l'entreprise, je ne vais pas me mêler directement de ses affaires en lui indiquant la solution à adopter. C'est pourquoi je vous propose de prendre langue avec mon cabinet afin que l'on établisse le contact avec La Poste comme je l'ai décrit.

07.03 **Philippe Seghin** (PRL FDF MCC): Je vous remercie, monsieur le ministre. J'ose espérer que ces démarches aboutiront et qu'enfin, Fontaine-l'Évêque pourra disposer de bureaux de La Poste qui offriront des conditions de travail beaucoup plus aisées pour le personnel et surtout un meilleur confort pour la clientèle.

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

La question n° 4277 de M. Claude Eerdeken est retirée.

08 Vraag van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de overheidssteun aan telecomoperatoren" (nr. 4322)

08 Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les aides publiques aux opérateurs du secteur des télécommunications" (n° 4322)

08.01 **Yves Leterme** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik dank u voor uw bereidheid mijn vragen na mekaar te behandelen. Mijnheer de minister, wij hebben allemaal de geschiedenis meegemaakt van de uitreiking van licenties voor UMTS-mobilofonie van telefonie. Een belangrijke vaststelling was daarbij dat een aantal grote operatoren voor die licenties veel geld hebben betaald, behoudens in ons land uiteraard voor de redenen die we reeds hebben kunnen ontwikkelen.

Vorige week werd mijn aandacht getrokken op het feit dat volgens persberichten in onze pers, maar ook in de Franse en Britse pers, zou worden overwogen om aan een aantal operatoren wiens financiële positie wankelde door onder meer de

schuldopbouw voor het betalen van de aan hen toegekende UMTS-licenties, overheidssteun te verlenen, niet zozeer door de betrokken operatoren zelf zoals KPN, Deutsche Telecom, British Telecom en France Telecom, maar ook door ministers van Financiën, leden van de Ecofin-raad. Naar verluidt zou de Finse commissaris Liikanen zich vorige week dinsdag positief hebben uitgesproken over een tussenkomst om de schuldpositie van de betrokken operatoren te verbeteren, om hen wat meer zuurstof te geven, zoals hij het uitdrukte.

Met onze richtlijnen en ons streven om op termijn de telecomsector onder te brengen onder het globale residuaire concurrentiebeleid, stonden wij veraf van overheidssteun aan operatoren. Overheidssteun zou op dit moment leiden tot een echte concurrentievervalsing van een markt die toch vrij open is en transparant begint te werken. Voor die markt was er tot nu toe een zeer breed politiek draagvlak om alleen de markt te laten spelen, met uitzondering uiteraard van de invulling van de universele dienstverlening. De persberichten van vorige week waren voor mij een donderslag bij heldere hemel. Het geeft u eigenlijk in één zin wel wat gelijk: vroeg of laat zal men in die landen de vraag krijgen om de gelden uit de markt werden gehaald om die UMTS-licenties te verzilveren, er opnieuw in te steken. Ik geef u daar een punt van gelijk.

Algemeen gesproken lijkt het mij bijzonder misplaatst te overwegen dat de Ecofin-raad die telecom-operatoren wat meer zuurstof zou geven. Omdat er geregeld gesproken wordt over “de” ministers van Financiën en “de” leden van de Ecofin-raad en dat ook de heer Liikanen zich vorige week dinsdag nadrukkelijk uitsprak ten gunste van de piste van financiële overheidssteun voor de operatoren, dacht ik dat het goed was om het standpunt van onze regering terzake te kennen. Ik durf te veronderstellen dat ons land gebruik zal maken van alle middelen om een terugkeer naar de slechte situatie van overheidssteun aan de telecomsector tegen te gaan.

Mijn vraag is vrij kort: wat is uw visie, uw standpunt namens de regering dienaangaande?

08.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, het standpunt is vrij eenvoudig. Het is onmogelijk dat in deze sector, die tot de meest geliberaliseerde op het Europese vlak behoort, men kan terugkeren naar een systeem van overheidssteun. In de landen waar de operatoren excessieve bedragen betalen voor het toekennen

van licenties klinkt hoerageroep. Ikzelf heb altijd bedragen genoemd die tot een zevende lager lagen en die mij redelijk leken. Vandaag wordt bewezen dat de onredelijkheid haar effect heeft. Toch moet ook vandaag de markt blijven spelen. Ik deel dus uw mening dat overheidssteun ter zake niet kan, temeer omdat dit op het Europese niveau de markt zeker zal verstoren. Het vervelende in dit verhaal is dat het hier gaat over Nederland, Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië, een zeer groot blok in de Europese Ministerraad. Tot mijn verbazing heb ik vernomen dat de heer Liikanen minstens de indruk geeft dit te overwegen, wat volgens mij meer te maken heeft met het feit dat nu het besef is gekomen dat men voor dit soort markt veeleer een Europese aanpak dan een nationale aanpak nodig heeft, wat ik in het verleden trouwens altijd heb gezegd. Ik wilde eerst zien wat er in een paar grote markten gebeurde vooraleer definitief te beslissen voor onze markt, dit met een aantal gevolgen van dien, ten gunste en ten nadele.

Met de minister van Financiën heb ik hierover overleg gepleegd. Hij heeft mij gezegd dat het verlenen van overheidssteun geen optie is. Het is vanzelfsprekend dat er tot nader order niet op kan worden ingegaan. De middelen die we ter beschikking hebben om te vermijden dat het zou gebeuren moeten effectief worden gebruikt. Als de staten die zoveel geld hebben gekregen en daardoor operatoren in grote problemen hebben gebracht de idee zouden hebben om dat geld ter beschikking te stellen van een globaal Europees beleid, dan kan daar een vraagteken bij worden geplaatst. U begrijpt dat deze piste veeleer als een schertsende opmerking tegenover deze staten moet begrepen worden dan wel als een realistische piste. Dit geeft meteen aan waarom men des te meer een argument heeft om aan de betrokken staten te melden dat het compleet uitgesloten moet zijn om steun te verlenen. Dan komt men uiteindelijk wel terecht in het scenario dat men wil vermijden, te weten dat de consument de rekening betaalt van een excessief werken van marktmechanismen. Als men de markt wil volgen en er zijn zaken gebeurd die excessief waren, dan moet die markt daar maar de gevolgen van dragen. Dat is logisch.

Op korte termijn heeft dit misschien een positieve kant, maar op lange termijn zal dit een immens probleem geven. De eerste tekenen daarvan worden nu zichtbaar. De stelling van de Belgische regering is dat het niet kan dat omwille van dit tijdelijk gegeven, dat maar in enkele landen voorkwam en bovendien geïnitieerd is door de houding van die landen zelf, de normale vrije

marktmechanismen zouden worden verstoord.

08.03 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, ons land zal alle middelen gebruiken om dit tegen te gaan. Ik vind dit een goede houding. Wij laten dit weten aan onze collega's in andere lidstaten. U hebt wat dat betreft onze volledige steun om dit soort verandering van de spelregels gedurende het spel tegen te gaan.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

09 Vraag van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de achterstallen die de NV SABENA desgevallend zou hebben bij fiscus en RSZ" (nr. 4350)

09 Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les arriérés dont la S.A. SABENA serait redevable auprès du fisc et de l'ONSS" (n° 4350)

09.01 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, naar aanleiding van interpellaties van mezelf en andere collega's vorige week werd een debat gevoerd over de zorgwekkende situatie van Sabena en de SAirGroup. Ik heb u toen gevraagd naar de schuldpositie van de NV Sabena, waar de Staat hoofdaandeelhouder van is en als dusdanig bij de gebeurtenissen rechtstreeks betrokken is.

Ik heb een specifieke vraag gesteld naar de schuldpositie van de NV Sabena bij RSZ en fiscus. Bij de globale evaluatie van de toestand van het bedrijf gaf u als antwoord op mijn vragen dat u liever eerst de afloop van de raad van bestuur wou afwachten. Uiteraard, het komt eerst de raad van bestuur toe akte te nemen van de actuele financiële toestand van het bedrijf en van de lopende schuldvorderingen. Vandaar dat ik inga op uw uitnodiging om vandaag, twee dagen na de raad van bestuur, mijn vraag te stellen.

Mijnheer de minister, mijn vraag is louter van informatieve aard. In welke mate heeft de NV Sabena, waarvan de Staat hoofdaandeelhouder is, een achterstand in de betalingen waartoe zij gehouden is ten aanzien van de fiscus en de RSZ en hoe groot is die achterstand?

09.02 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, ik heb vanmorgen nog geïnformeerd, teneinde de meest recente informatie te hebben. Om 10u22 deze morgen heeft de secretaris-generaal van Sabena mij per fax meegedeeld dat Sabena NV,

noch de filialen van de Sabena-groep achterstand hebben ten aanzien van de fiscus of van de RSZ. BTW- en sociale zekerheidsbijdragen werden op tijd betaald en dit werd aan de secretaris bevestigd door zijn financiële directie. Ik maak het stuk gewoon over aan de griffie omdat u beseft dat de informatie die ik krijg, de enige is die ik u kan doorgeven.

09.03 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor de positieve informatie ten aanzien van de actuele situatie van Sabena.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Jef Valkeniers aan de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over "de gevolgen van het gebruik van gsm-toestellen door minder begoede bevolkingsgroepen" (nr. 4015)

10 Question de M. Jef Valkeniers au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les conséquences de l'utilisation de GSM par des personnes défavorisées" (n° 4015)

10.01 Jef Valkeniers (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, bepaalde schuldenaars bij de grote telefoonmaatschappijen hebben soms rekeningen die meer bedragen dan hun inkomen. Dit komt vooral voor bij minder begoede bevolkingsgroepen, die op een onbezonnen wijze gebruik maken van gsm-toestellen. In bepaalde landen kan men geen abonnement krijgen als men niet over een bepaald inkomen beschikt en is men op het Pay&Go-systeem aangewezen. Zouden wij niet beter ook een dergelijk systeem invoeren om aldus heel wat menselijke drama's bij de zwakke groepen te voorkomen?

10.02 Minister Rik Daems: Mijnheer Valkeniers, ik deel uw bezorgdheid. Het is toch wel enigszins beangstigend dat vandaag een vrij groot aantal gsm-gebruikers wanbetalers zijn. Wij hebben daar geen exacte cijfers over, maar wij weten vanuit de maatschappij dat hun aantal zeer groot is. Ik ben er geen voorstander van om over te schakelen op een controlesysteem, waarbij men op basis van zijn inkomen moet bewijzen of men al dan niet een abonnement kan krijgen en, als men dat niet kan bewijzen, men moet overgaan tot een Pay&Go-systeem waarbij men dan slechts op basis van cash kan telefoneren. Ik ben daar geen voorstander van, omdat naar mijn aanvoelen de

minimumuitkering die men krijgt, bijvoorbeeld bij een OCMW, voldoende is om een basis dienstverlening terzake te kunnen betalen. Daar liggen naar mijn mening de uitkeringen voldoende hoog voor.

Dat neemt niet weg dat de situatie bestaat. Er zijn meerdere gevallen waarbij men per maand voor meer geld telefoneert dan men krijgt van het OCMW. Dat is beangstigend. Daarom heb ik aan de operatoren gevraagd om op de GSM een mededeling weer te geven die bijvoorbeeld meldt voor welk bedrag men die maand al gebeld heeft of hoeveel het telefoneren per minuut kost. Ook uit de markt zelf zouden systemen ontwikkeld kunnen worden om wanbetalingen te voorkomen. Préventel is een voorbeeld van een VZW die werd opgericht om wanbetalingen onder controle te krijgen. Het is volgens mij niet onzinnig mocht iemand die bijvoorbeeld één keer tot wanbetaling is overgegaan, door de sector zelf bepaalde beperkingen zou worden opgelegd.

Ik zou het liefst hebben dat de sector mij ter zake enkele voorstellen doet, omdat zij eerste betrokkene is en omdat zij de juiste mix tussen commerciële en maatschappelijke belangen kan maken. Uiterekend zij heeft geen belang bij wanbetalingen. Wanbetalingen zijn voor hen een kost. Doch, ik ben niet bereid om de totale vrijheid van de markt of van eenieder op te offeren door het opleggen van een algemene regel die een groot deel van de maatschappij beperkingen oplegt om slechts één probleem op te lossen.

Ik wacht de voorstellen van de sector af. Wij hebben met de sector driemaandelijke vergaderingen. Op de volgende vergadering, binnen twee maanden, zal ik die voorstellen ontvangen. Mijnheer de voorzitter, ik zal u dan de bestaande voorstellen meedelen. U kan ze dan verspreiden, ook aan collega's die geen lid zijn van deze commissie, zoals de heer Valkeniers. We kunnen op deze aangelegenheid dan later terugkomen.

Samengevat vind ik dat er maatregelen moeten komen, in autoregulering of in co-regulering vanuit de markt. Het probleem is namelijk veel ernstiger dan sommigen onder ons zouden kunnen vermoeden.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Op voorhand wil ik u ook al bedanken voor het bezorgen van de nota met voorstellen, zogauw u erover beschikt. Vanzelfsprekend zal ik ervoor zorgen dat ieder lid van de commissie ze ontvangt, evenals de heer

Valkeniers.

10.03 Jef Valkeniers (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Het verheugt me dat hij mijn zorg deelt. Mijn enig belang is tot resultaten te komen. De mensen die in de betrokken situatie zitten, zouden inderdaad via hun GSM te weten moeten komen dat ze al voor veel geld getelefoneerd hebben. Dat zou een waarschuwing moeten zijn voor de bevolking, om te vermijden dat zich verder sociale drama's afspelen. Ik ken persoonlijk iemand die de contentieux waarneemt van een van onze grote gsm-maatschappijen. Er zijn veel mensen die telefoneren voor meer geld dan waarover ze aan minimuminkomen beschikken. Grote drama's spelen zich terzake soms af.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Francis Van den Eynde tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de uitspraken van de vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie over Sabena" (nr. 4333)

11 Question de M. Francis Van den Eynde au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les déclarations du vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale sur la Sabena" (n° 4333)

11.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik zal mijn vraag van op de voorzittersstoel zo objectief mogelijk stellen. Ik zal het ook zo kort mogelijk houden. Wij hebben u vorige week gehoord. U hebt gezegd dat u bij uw standpunt blijft: pacta sunt servanda; wij hebben een akkoord met de Zwitsers, dat zij trouwens al hebben gehonoreerd met 6 miljard frank. Op dit ogenblik hebben wij ook weinig redenen, op juridisch of op een ander vlak, om te twijfelen. Ik denk dat ik het, zonder te overdrijven, aldus mag uitdrukken: wij blijven vooralsnog geloven in Zwitserland, in de Zwitserse partners van Sabena. Tijdens het weekend hebben wij echter uw collega Vande Lanotte gehoord. Hij verkondigde een standpunt dat vrij tegenstrijdig was met wat wij hier hadden gehoord. Hij zei namelijk dat wij nieuwe partners moeten zoeken. Ik kom tot mijn vraag, die ik in het kort in het Antwerps zal stellen: wat is het, eieren of jong?

11.02 Minister Rik Daems: Wel, het zijn eieren. Ik heb de uitzending ook gezien waarin de fameuze

vraag "wat als...?" werd gesteld. Volgens mij heeft mijn collega terecht geantwoord dat het enige interessante alternatief, indien het zich zou aandienen, uiteraard moet worden onderzocht. Uit zijn antwoord kon men echter niet de conclusie trekken die op de eerste pagina van een van onze kwaliteitskranten, Het Laatste Nieuws, is verschenen op maandagochtend. Het gevolg was dat een van onze kwaliteitszenders, Radio 1, er nog een schepje bovenop deed door te verkondigen dat Sabena de facto reeds een andere partner had.

Dit illustreert hoe mediatieke vormgeving vaak onbedoelde accenten legt. De heer Vande Lanotte heeft trouwens nog dezelfde dag op de radio verduidelijkt dat voor hem alleen de gesloten contracten de basis kunnen zijn van onze toekomstige houding. Hij heeft ook mijn stelling verduidelijkt: indien interessante alternatieven zich aandienen, moeten die worden onderzocht. Meer dan dat kan het gezond verstand op dit ogenblik niet bieden. Bijgevolg zijn de houdingen van collega Vande Lanotte en de mijne exact dezelfde. Maar zoals u weet, geur en kleur zijn vaak niet dezelfde; de gustibus et coloribus non disputandum est.

Natuurlijk kan ik daaraan toevoegen dat de media, wanneer zij vermoeden enige tegenstelling te kunnen bespeuren, dit ook niet altijd op de meest directe wijze weergeven. Aldus scheppen zij de indruk dat deze tegenstelling zou bestaan. Ik verzeker u dat de hele regering in het algemeen, en collega Vande Lanotte en ikzelf in het bijzonder, op dezelfde lijn staan betreffende de behandeling van dit dossier.

11.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Dank u, mijnheer de minister. Ik ben tevreden met het antwoord.

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

La question n° 4340 de Mme Karine Lalieux a été reportée à une date ultérieure.

12 Vraag van de heer Karel Pinxten aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de aankoop van het open asielcentrum 'La Reine Pédaque' te Hotton" (nr. 4164)

12 Question de M. Karel Pinxten au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'acquisition du centre ouvert pour réfugiés 'La Reine Pédaque' à Hotton" (n° 4164)

12.01 Karel Pinxten (CVP): Mijnheer de voorzitter, dank u voor het geduld. U weet dat op het ogenblik in plenaire vergadering de werknemersparticipatieproblematiek wordt behandeld die mij, samen met veel collega's, bijzonder ter harte gaat.

Mijnheer de minister, graag stel ik u een tweetal precieze vragen. Ik ben ervan overtuigd dat u ons heel wat opheldering zult kunnen verschaffen. U weet ongetwijfeld dat bij de bespreking van het vijfde bijblad van de begroting over de aankoop van asielcentra al vrij uitvoerig van gedachten werd gewisseld. Het is u ongetwijfeld ook bekend dat voor die zeven asielcentra schattingsverslagen werden opgevraagd, wat gebruikelijk is voor alle openbare besturen, inzonderheid ook voor de lagere besturen. Die schattingsverslagen maken melding van een bepaalde waarde. De regel is dat de waarden van de schattingsverslagen voor openbare besturen de maximumwaarden zijn die een overheid, behoudens heel bijzondere omstandigheden, kan betalen als vergoeding voor de transactie. Dat geldt alleszins voor de lagere openbare besturen, maar we dachten dat wat geldt voor lagere besturen wellicht ook geldt voor die besturen die de lagere controleren en er toezicht op houden

De minister heeft in plenaire vergadering van 15 februari geantwoord op een mondelinge vraag van collega Poncelet, inzonderheid met betrekking tot het dossier Hotton. Ik moet zijn antwoord niet lezen, hij heeft dat ongetwijfeld voor zich in zijn dossier zitten. Dan zal natuurlijk ook wel zijn wederwoord na de vraag van collega Poncelet bekend zijn. Dat zou ik toch wel heel even, bij wijze van uitzondering, willen citeren. Op 15 februari, tijdens de openbare vergadering verklaart minister Daems: "Ik denk dat een onderzoek hier inderdaad op zijn plaats is." De minister kennende is dat ongetwijfeld niet zomaar een slip of the tongue, ik kan mij dat van hem buitengewoon moeilijk inbeelden. Vandaar dus eigenlijk een eerste preliminaire vraag: hoever staat het met dat onderzoek van de minister?

U zei daarbij ook dat het niets zal opleveren zolang wij niet over de cijfers kunnen beschikken. Ik beschik zelf over heel wat cijfers, misschien niet allemaal maar misschien ook wel. Vandaar dus dat ik graag inga op uw aanbod toen u zei, ik citeer opnieuw: "Ik zal opheldering verschaffen." Vandaar mijn vraag naar opheldering en de stand van het onderzoek.

Een tweede vraag had ik u al schriftelijk gesteld.

Wie heeft er in deze materie beslist? Dat is redelijk onduidelijk. Ik heb alle beslissingen en nota's van de verschillende ministerraden van december bekeken. Daarnaast heb ik ook hier en daar mijn licht opgestoken. Wij hebben hierover gesprekken gehad met uw collega minister Reynders en met uw collega minister Vande Lanotte. Dat leek op een bepaald moment op pingpong, waarbij minister Vande Lanotte in een bui van emotie zei dat hij de volle verantwoordelijkheid op zich zou nemen en zo voort. Nu, wie heeft uiteindelijk beslist? Openbare gebouwen, de Regie der Gebouwen, valt onder uw voogdij, asielbeleid is voor minister van begroting Vande Lanotte en het aankoopcomité der schattingsverslagen is voor uw collega minister Reynders. Die had een zeer duidelijk antwoord, zeer helder, goed afgemeten.

Vandaar dus mijn vraag, gelet op het feit dat het schattingsverslag eerst 96 miljoen frank bedroeg. Op 23 oktober was het dan gekocht voor 80 miljoen frank. Dan sprong het plots van 96 naar 140 miljoen frank, ondanks dat schattingsverslag naar rato van 96 miljoen. Mijnheer Poncelet heeft gezegd dat er intussen al een stuk van de activa zou geliquideerd zijn ook. Ik laat dat in het midden, dat zijn de woorden van collega Poncelet, ik spreek mij daar absoluut niet over uit. De bedragen zijn wat ze zijn, het is evident dat een verkoper het volste recht, zoniet de plicht heeft, tenminste als hij nabestaanden heeft, om te verkopen voor de hoogst mogelijke waarde.

Daar heeft niemand in deze vergadering bezwaar tegen. Alleen dringt zich de vraag op: wat met de opdracht en het bedrag als het gebeurt met overheidsgeld? Ik had graag een stand van zaken gekregen. Ook wil ik weten wie uiteindelijk beslist heeft. Klopt het dat er van de kant van uw collega Vande Lanotte een instructieopdracht gegeven is? Heeft uw administratie of uzelf de beslissing soeverein genomen uit loyaleiteit met de regeringsbeslissing? Ik dank u bij voorbaat voor uw precies en helder antwoord.

12.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik wil sibillijns beginnen. De regering is een en ondeelbaar. Derhalve kan men niet individueel beslissen. Dat weet de heer Pinxten ongetwijfeld, want hij heeft in die situatie gezeten. Daar kan men niet onderuit.

Ik heb inderdaad in de plenaire vergadering verklaard dat dieper op het dossier van de aankopen moest ingegaan worden. Collega Vande Lanotte heeft terzake trouwens een omstandige nota gemaakt en bekendgemaakt. Ik

weet niet of u een kopie van die nota hebt. Ik zal ze in ieder geval aan de voorzitter van de commissie bezorgen, zoals dat de gewoonte is. Hij kan ze aan u en andere geïnteresseerden meedelen. In deze nota wordt ook specifiek ingegaan op de aankoop van Hotton, waaromtrent ik u enkele elementen kan meedelen. Ze maken integraal deel uit van het verslag.

Het gaat om een dossier dat uit een geheel van dossiers gelicht wordt. Inzake Hotton wordt melding gemaakt van het feit dat de initiële schatting van de aankoop van de bungalows geraamd werd op 146 miljoen frank. Dit bedrag is inclusief de gemene delen zoals keuken en refter. Gelet op de geglobaliseerde aankoop heeft het comité gemeend deze waarde te kunnen terugbrengen tot 96 miljoen frank. Dat zou dan alleen over de bungalows gaan. Ik refereer hier aan het verslag van collega Vande Lanotte. Er wordt dan een redenering opgebouwd waarbij gesteld wordt dat de waarde ...

12.03 **Karel Pinxten** (CVP): Ik ben in het bezit van de documenten. Ik heb het over de schattingsverslagen.

12.04 Minister **Rik Daems**: Ik geef u de technische gegevens omtrent de aankoop van onthaalcentra voor kandidaat-vluchtelingen. Dat is een nota opgemaakt door collega Vande Lanotte.

12.05 **Karel Pinxten** (CVP): Er was dus een eerste schatting van 146 miljoen frank?

12.06 Minister **Rik Daems**: Ik kan enkel vermelden wat in het verslag staat. Het kan natuurlijk om een drukfout gaan.

12.07 **Karel Pinxten** (CVP): Is er ook een schattingsverslag?

12.08 Minister **Rik Daems**: Ik kan me moeilijk inbeelden dat men meldt dat er een initiële schatting is die misschien slaat op een ander gegeven dan datgene dat uiteindelijk is aangekocht, maar wel refereert aan het dossier terzake. Hier staat dat de initiële schatting voor de aankoop van de bungalows geraamd werd op 146 miljoen frank, inclusief gemene delen zoals keuken en refter. In deze context legt de nota bovendien uit dat naast de tweede schatting – van 146 naar 96 miljoen frank – de waarde van de gemene delen geschat werd op 16 miljoen. De wederbeleggingsvergoeding van 16% moet daaraan toegevoegd worden. Inclusief de waarde van roerende goederen en de terugbetaling van 1,2 miljoen frank registratierechten en 2,3 miljoen

frank kosten voor het ongedaan maken van bepaalde reeds afgesloten verkoopsofbeloften en andere verkoopsofengagementen, is de prijs bepaald op 140 miljoen frank. Ik geef u hier de technische gegevens. Ik zal u de nota bezorgen opdat u het kan checken.

Ik moet er meteen aan toevoegen dat ik op basis van deze gegevens niet kan vaststellen dat hier enige onregelmatigheid naar prijsvoering zou zijn.

Dan komt de principiële vraag: wie beslist? Los van het sibillijns principe dat de regering een en ondeelbaar is, is het de notaris van de regering die onderhandelt en clotureert en dus eigenlijk ook negocieert op basis van richtlijnen. Namens de collega van Begroting heeft zijn kabinetschef op 20 december 2000 een schrijven gericht aan de Regie der Gebouwen om aan te dringen op een snelle behandeling van de dossiers. Hierin stond ook dat er criteria waren die boven de schatting van het comité gingen. Dat was strikt juridisch ook mogelijk. Het is namelijk het aankoopcomité dat negocieert. Voor zover ik weet kan het aankoopcomité niet boven de prijs van de verkoper.

Dat is dus eigenlijk de absolute limiet die opgelegd is. U hebt een schatting die u kan overschrijden, maar u mag niet boven de vraagprijs gaan. Het is ook dit gegeven dat op 21 december 2000 door de Regie aan het Aankoopcomité is gemeld, meer bepaald dat de bevoegde minister bij wijze van spreken over het beleid gemeld had dat de initiële raming kon overschreden worden. Het is in die context dat het Aankoopcomité is akkoord gegaan met de vraagprijs van 140 miljoen frank en de notariële akte heeft ondertekend.

Zo ziet de situatie eruit. Wie is nu verantwoordelijk? Ik begrijp dat collega Vande Lanotte de verantwoordelijkheid op zich neemt. Dat gaat dan om de verantwoordelijkheid een bepaalde prijs te overschrijden. In de nota wordt trouwens uitgelegd dat het overschrijden van de prijs zelfs een besparing betekent, omdat je overgaat van financieel naar materieel. Dat klopt financieel-wiskundig ook. Daarnaast heb ik de verantwoordelijkheid over de Regie der Gebouwen. Ik wil mij dus niet aan het debat onttrekken dat de Regie der Gebouwen, die onder mijn verantwoordelijkheid valt, de informatie en stellingname van de minister van Begroting heeft doorgegeven. Je zou strictu sensu kunnen zeggen dat ik op dat ogenblik de macht had dat te verbieden. Dat heb ik niet gedaan omdat het me ook niet onlogisch leek. Dan komt u terecht in een situatie waarbij het Aankoopcomité als

onderhandelaar én afhandelaar akkoord is gegaan met de bovenste limiet, met name de vraagprijs van de verkoper. Dat is de situatie van Hotton.

Welke elementen hebben hier ongetwijfeld in meegespeeld? Ik denk dat het aspect 'snelheid van uitvoering' hier zeker een rol heeft gespeeld. Ik ben er niet van overtuigd dat, indien men tot een onteigeningsprocedure was overgegaan, men noodzakelijkerwijze bij een lager bedrag zou zijn uitgekomen, aangezien er toch wel diverse schattingen zijn naargelang men het dossier bekijkt, al dan niet met gemene delen zoals keukens, refters en dergelijke. Dat zijn de gegevens die ik ken en ook meedeel. Ik heb de vraag gesteld om toch een iets uitvoeriger rapport over de hele problematiek te maken. Dat is gebeurd en dat betekent voor mij dat ik niet meer hoeft te doen. Ik wil niet de indruk wekken dat ik mij in enigerlei mate wil onttrekken aan de algemene verantwoordelijkheid die een regering terzake samen draagt. Dat zou toch net iets te gemakkelijk zijn. Dat wil ik in alle duidelijkheid stellen. Ik zal ook de nota, samen met een kopie van mijn antwoord, aan u doorsturen, zoals ik altijd doe.

12.09 Karel Pinxten (CVP): Ik begrijp dat er op 20 december 2000 een nota is gericht aan de Regie der Gebouwen, waarin opdracht gegeven werd om aan te kopen boven ...

12.10 Minister Rik Daems: Waarin gezegd wordt dat een vlugge afhandeling nodig is, gegeven de problematiek van dat ogenblik, want toen zaten wij toch werkelijk met een ernstige instroom. Nu zien we toch wel dat het beleid een vermindering tot gevolg heeft. In de opdracht werd gespecificeerd dat de oorspronkelijke schatting van de comités kon worden overschreden. Dat is een toestemming die de Regie moet geven, op basis van de aan het Aankoopcomité meegedeelde stellingname van de collega van Begroting. Het is dan het Aankoopcomité dat de eigenlijke onderhandeling voert.

12.11 Karel Pinxten (CVP): Om de zaken duidelijk te stellen: er is op een bepaald ogenblik een schriftelijk contact geweest tussen minister Vande Lanotte en de Regie der Gebouwen.

12.12 Minister Rik Daems: Het was zijn kabinetschef, om heel duidelijk te zijn. In wezen is dat hetzelfde. U weet dat een kabinetschef bij koninklijk besluit is aangesteld en dat de minister de kabinetschef volledig dekt.

12.13 Karel Pinxten (CVP): Ja, dat heeft de

minister hier ook gezegd. Hij heeft niet gezegd dat het zijn kabinetschef was, hij heeft ook niet gezegd dat hij een brief had gericht. Hij heeft gezegd dat hij de verantwoordelijkheid op zich nam, wat hem siert en u ook. Ik denk echter ook dat het logisch is dat het Parlement vragen stelt, zonder te spreken over onregelmatigheid. Ik heb dat woord nooit in de mond genomen. Ik wil alleen de rol spelen die wij moeten spelen: toezien op het besteden van overheidsgelden en controleren of dat op een doelmatige manier gebeurt. Dat is de lijn waar ik mij ook aan wens te houden, maar natuurlijk wens ik precies te weten hoe de beslissingsstadia zijn verlopen. Het klopt dus dat er op 20 december 2000 door de kabinetschef een brief gestuurd is naar de Regie der Gebouwen, waarin eigenlijk het licht op groen werd gezet. De Regie heeft dan tegen het aankoopcomité gezegd dat het kon aankopen voor een bedrag van 140 miljoen frank.

12.14 Minister **Rik Daems**: Dat het kon aankopen boven het op dat ogenblik geraamde bedrag.

Ik heb de brief gezien. Ik herinner me niet dat erin stond dat men mocht aankopen boven een specifiek bedrag.

12.15 **Karel Pinxten** (CVP): Mijnheer de voorzitter, de Regie voor Gebouwen heeft gezegd dat het aankoopcomité mocht aankopen boven 96 miljoen frank.

12.16 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik denk dat dit een juiste weergave van de feiten is.

12.17 **Karel Pinxten** (CVP): Mijnheer de minister, dit is een zeer duidelijk antwoord. Dit neemt echter niet weg dat een aantal vragen blijven bestaan over de doelmatigheid van de aankoop. Minister Vande Lanotte heeft eerder geantwoord dat het goed zou zijn dat men in alle openheid de vragen beantwoordt. Ik ben er mij perfect van bewust dat in december een ander klimaat heerste dan nu. Daarom behandel ik het dossier ook met de nodige omzichtigheid.

Het is wellicht nuttig aan het Rekenhof te vragen om dit dossier te bekijken en met toepassing van de jongste wetswijziging van 1998 te vragen naar een doelmatigheidsonderzoek. Alle stukken kunnen worden overgezonden aan het Rekenhof dat met kennis van zaken over enkele weken of maanden een oordeel kan vellen of de aankoop op een doelmatige manier gebeurd is. Voor de Kamer biedt deze werkwijze de zekerheid dat de aankoop doelmatig gebeurde, en dan zal de

Kamer die aankoop ook aanvaarden. Indien blijkt dat de aankoop niet doelmatig gebeurde, wegens haast of wat dan ook, is er een politiek probleem.

Het lijkt me correct deze procedure via het Rekenhof te volgen. Mijn fractie zal in die zin een resolutie indienen. De collega's van de diverse fracties hebben hun standpunten heel correct en zakelijk geformuleerd, zoals het volgens mij ook hoort. Ik vermoed dat deze zaak kort na de paasvakantie opnieuw in de Kamer kan worden behandeld. Ik neem aan dat minister Vande Lanotte zich daar niet tegen zal verzetten, integendeel.

Mijnheer de minister, ik bedank u in elk geval voor uw uitvoering en precies antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.01 uur.

La réunion publique de commission est levée à 15.01 heures.



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

28-03-2001

14:00 uur

mercredi

28-03-2001

14:00 heures

INHOUD

- Vraag van mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het beleid van de NMBS ten opzichte van rokers en niet-rokers" (nr. 4131)
Sprekers: Fientje Moerman, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 1
- Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de modernisering van elektrische motorstellen door de NMBS" (nr. 4203)
Sprekers: Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, *Isabelle Durant*, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 2
- Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bekrachtiging van verdragen in verband met de vervuiling op zee" (nr. 4316)
Sprekers: Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 3
- Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de dode hoek bij de voertuigen van de overheden" (nr. 4341)
Sprekers: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 4
- Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de negatieve invloed van luide muziek in de wagen op de verkeersveiligheid" (nr. 4342)
Sprekers: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 6
- Vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de werken aan de gevangenis van Hasselt" (nr. 4270)
Sprekers: Jo Vandeurzen, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties 7
- Vraag van de heer Philippe Seghin aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het postkantoor van Fontaine-l'Evêque" (nr. 4161)
Sprekers: Philippe Seghin, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties 8

SOMMAIRE

- Question de Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique de la SNCB à l'égard des fumeurs et des non-fumeurs" (n° 4131)
Orateurs: Fientje Moerman, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 1
- Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la modernisation par la SNCB des automotrices électriques" (n° 4203)
Orateurs: Frieda Brepoels, président du groupe VU&ID, *Isabelle Durant*, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 2
- Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ratification des traités relatifs à la pollution maritime" (n° 4316)
Orateurs: Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 3
- Question de M. Jos Ansoms à la vice première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'angle mort des véhicules appartenant aux services publics" (n° 4341)
Orateurs: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 4
- Question de M. Jos Ansoms à la vice première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'influence néfaste sur la sécurité routière de la musique bruyante dans la voiture" (n° 4342)
Orateurs: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 6
- Question de M. Jo Vandeurzen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les travaux à la prison de Hasselt" (n° 4270)
Orateurs: Jo Vandeurzen, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 7
- Question de M. Philippe Seghin au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le bureau de poste de Fontaine-l'Evêque" (n° 4161)
Orateurs: Philippe Seghin, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 8

- Vraag van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de overheidssteun aan telecomoperatoren" (nr. 4322) 9
- Sprekers: Yves Leterme*, voorzitter van de CVP-fractie, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les aides publiques aux opérateurs du secteur des télécommunications" (n° 4322) 9
- Orateurs: Yves Leterme*, président du groupe CVP, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Vraag van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de achterstallen die de NV SABENA desgevallend zou hebben bij fiscus en RSZ" (nr. 4350) 10
- Sprekers: Yves Leterme*, voorzitter van de CVP-fractie, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les arriérés dont la S.A. SABENA serait redevable auprès du fisc et de l'ONSS" (n° 4350) 10
- Orateurs: Yves Leterme*, président du groupe CVP, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Vraag van de heer Jef Valkeniers aan de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over "de gevolgen van het gebruik van GSM-toestellen door minder begoede bevolkingsgroepen" (nr. 4015) 10
- Sprekers: Jef Valkeniers, Rik Daems*, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Question de M. Jef Valkeniers au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les conséquences de l'utilisation de GSM par des personnes défavorisées" (n° 4015) 10
- Orateurs: Jef Valkeniers, Rik Daems*, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Vraag van de heer Francis Van den Eynde tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de uitspraken van de vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie over Sabena" (nr. 4333) 11
- Sprekers: Francis Van den Eynde, Rik Daems*, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Question de M. Francis Van den Eynde au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les déclarations du vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale sur la Sabena" (n° 4333) 11
- Orateurs: Francis Van den Eynde, Rik Daems*, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Vraag van de heer Karel Pinxten aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de aankoop van het open asielen centrum 'La Reine Pédauque' te Hotton" (nr. 4164) 11
- Sprekers: Karel Pinxten, Rik Daems*, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Question de M. Karel Pinxten au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'acquisition du centre ouvert pour réfugiés 'La Reine Pédauque' à Hotton" (n° 4164) 11
- Orateurs: Karel Pinxten, Rik Daems*, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 28 MAART 2001

14:00 uur

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

du

MERCREDI 28 MARS 2001

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.08 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het beleid van de NMBS ten opzichte van rokers en niet-rokers" (nr. 4131)

01.01 Fientje Moerman (VLD): De federale drugsnota beoogt legaal en illegaal druggebruik terug te dringen. Tabak is een wijdverspreide legale drug. Niet-rokende treinreizigers moeten door plaatsgebrek vaak plaatsnemen bij de rokers. Kan er geen rookverbod worden ingesteld op de trein, minstens tot voldoende moderne capaciteit voorhanden is om elke niet-roker een plaats bij de niet-rokers te verzekeren?

01.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): In de Senaat wordt ook al nagedacht over de problematiek rokers en niet-rokers naar aanleiding van het wetsvoorstel-Poty.

Persoonlijk ben ik, zelfs als roker, voor een rookverbod, al is er een aantal nadelen aan verbonden. Treinen zijn de concurrenten van de wagens. Geen compartimenten voor rokers zetten er hen misschien toe aan om de wagen te nemen.

Niet-rokers moeten uiteraard rookvrij kunnen reizen. De halve scheiding die nu gehanteerd wordt, werkt

La séance est ouverte à 14.08 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique de la SNCB à l'égard des fumeurs et des non-fumeurs" (n° 4131)

01.01 Fientje Moerman (VLD): La note fédérale concernant la drogue vise à réduire la consommation des drogues légales et illégales. Le tabac est une drogue légale très largement répandue. En raison du manque de place dans les trains, les voyageurs non-fumeurs sont fréquemment contraints de prendre place dans les compartiments pour les fumeurs. Ne conviendrait-il pas de prévoir une interdiction de fumer dans les trains, du moins jusqu'à ce que la SNCB dispose de matériel moderne en quantité suffisante pour que tous les non-fumeurs puissent trouver une place dans les compartiments qui leur sont réservés?

01.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): En ce moment, le Sénat se concerte également à propos du problème des fumeurs et des non-fumeurs, sur la base d'une proposition de loi déposée par M. Poty.

Personnellement, même en tant que fumeuse, je suis favorable à l'instauration d'une interdiction de fumer. Une telle mesure comporterait cependant une série d'inconvénients. Les trains doivent, en effet, faire face à la concurrence de la route. L'absence de compartiments réservés aux fumeurs incitera peut-être ces derniers à se tourner vers la voiture.

Les non-fumeurs doivent en effet pouvoir voyager sans être incommodés par la fumée. La demi-

niet. Een aanpassing zou tientallen miljoenen kosten. Over die investering kan nagedacht worden.

We passen dit in de toekomst zeker aan. Een mogelijkheid is om in een aparte ruimte te voorzien waar rokers naartoe kunnen.

Met het nieuwe beheerscontract wil ik zeker een signaal geven en streven naar een vermindering van het aantal rokersplaatsen.

01.03 Fientje Moerman (VLD): De argumentatie van de minister houdt eigenlijk geen steek. Ze verwijst naar de concurrentie van het autoverkeer. De meerderheid van de bevolking is niet-roker en het aantal van de niet-rokers in het geheel van de treinpassagiers wordt alsmaar groter.

Ik vind niet dat het roken op de trein helemaal moet worden verboden, maar de verhouding in de treinstellen tussen niet-rokers en rokers moet eenvoudigweg worden herzien en aangepast aan de evoluerende realiteit.

Ik wijs erop dat bussen en trams ook concurrentie ondervinden van het autoverkeer en er mag op de bus ook niet worden gerookt.

Het zou me niet verbazen mocht, naar Amerikaans voorbeeld, binnenkort een schadeclaim tegen de NMBS door een niet-roker worden ingediend.

01.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De nieuwe dubbeldekstreinen hebben slechts 7 procent ruimte voor rokers. Dat lijkt me een goede stap. Misschien zet het mensen ook aan om minder te roken op de trein.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de modernisering van elektrische motorstellen door de NMBS" (nr. 4203)

02.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Bij de modernisering van de tweeledige elektrische motorstellen van de reeks 66-79 schenkt de NMBS niet alleen aandacht aan de technische vernieuwing, maar ook aan de verbetering van het comfort. Naar verluidt zou de NMBS de vervanging van de schuifraampjes, het sanitair, de verlichting en de zitbanken echter alweer willen stopzetten.

séparation utilisée actuellement se révèle inefficace. Un aménagement de l'infrastructure coûterait cependant des dizaines de millions de francs. De tels investissements méritent réflexion. Nous prendrons certainement une initiative. L'aménagement d'un espace séparé pour les fumeurs pourrait constituer une solution.

A l'occasion du nouveau contrat de gestion, je ne manquerai pas de marquer le coup et d'œuvrer en faveur de la réduction du nombre des places réservées aux fumeurs.

01.03 Fientje Moerman (VLD): L'argumentation mise en avant par la ministre n'est guère convaincante. Elle se réfère à la concurrence entre le rail et la route. La population compte cependant une majorité de non-fumeurs et le nombre de ces derniers parmi les usagers du rail ne cesse d'augmenter.

Je ne plaide pas en faveur de l'instauration d'une interdiction pure et simple de fumer à bord des trains mais la proportion entre les compartiments pour fumeurs et non-fumeurs doit être revue et adaptée à l'évolution de la réalité.

Je fais observer que les bus et les trams doivent également faire face à la concurrence de la route et que la cigarette y est pourtant interdite.

Je ne serais guère surprise si l'on voyait prochainement, comme aux Etats-Unis, un non-fumeur s'adresser à la justice pour réclamer des dommages-intérêts à la SNCB.

01.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Dans les nouveaux trains à double étage, 7% seulement des places assises sont réservées aux fumeurs. J'estime qu'il s'agit-là d'une bonne mesure qui incitera peut-être les voyageurs à fumer moins dans le train.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la modernisation par la SNCB des automotrices électriques" (n° 4203)

02.01 Frieda Brepoels (VU&ID): La modernisation par la SNCB des automotrices électriques doubles de la série 66-79 a pour objectifs non seulement la rénovation technique, mais aussi l'amélioration du confort. Il semblerait toutefois que la SNCB veuille à nouveau renoncer au remplacement des vitres coulissantes, des sanitaires, de l'éclairage et des banquettes.

Hoeveel motorstellen zijn al gemoderniseerd? Hoeveel kosten de technische vernieuwing en de modernisering van de binneninrichting? Beperkt de NMBS zich voortaan tot de technische vernieuwing? Waarom? Wat vindt de minister daarvan? Hoeveel stellen wil de NMBS per jaar moderniseren vanaf nu?

02.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Het genoemde moderniseringsprogramma loopt gewoon door. In de werkplaats van de NMBS te Mechelen werden reeds 22 opgeknapte motorstellen afgeleverd. Men wil er elk jaar nog eens 18 vervangen. De NMBS liet weten dat ze niet meteen de kosten kon berekenen, maar dat ze wel bereid is de nodige gegevens te verzamelen als daarover een schriftelijke vraag wordt gesteld.

02.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): De termijn voor het beantwoorden van een schriftelijke vraag bedraagt toch ook niet meer dan 21 dagen?

02.04 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Ik zal de nodige druk uitoefenen.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bekrachtiging van verdragen in verband met de vervuiling op zee" (nr. 4316)**

03.01 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Het IMO-verdrag dat in 1989 in Londen werd gesloten voorziet in de betaling van een speciale vergoeding voor hulp aan de scheepvaart, indien inspanningen werden geleverd om milieuschade te voorkomen of te verminderen. Dit is van belang wanneer bijvoorbeeld een olietanker dreigt te zinken. In dat geval kunnen de hulpverleners hun kosten niet recupereren uit de geredde goederen. Indien de hulpverleners de milieuschade kunnen beperken of voorkomen, zullen verzekeraars een vergoeding uitkeren.

Het verdrag is in 1996 internationaal in werking getreden en werd al door 26 landen bekrachtigd. Waarom heeft ons land het verdrag nog altijd niet ondertekend?

Er is nog een ander verdrag dat relevant is in deze context. Het *Oil Pollution Preparedness Response and Cooperation* – verdrag (OPRC) van 1990 is op 15 mei 1995 internationaal in werking getreden en is al door 40 landen bekrachtigd. Ook dit verdrag

Combien d'automotrices ont-elles déjà été modernisées ? Combien coûtent la rénovation technique et la modernisation de l'aménagement intérieur ? La SNCB se limitera-t-elle désormais à la rénovation technique ? Pour quelle raison ? Qu'en pense la ministre ? Combien d'automotrices la SNCB compte-t-elle moderniser à dater d'aujourd'hui ?

02.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Le plan de modernisation se déroule normalement. Les ateliers de la SNCB à Malines ont déjà livré 22 automotrices rénovées. Nous avons l'intention de procéder au rythme de 18 par an. La SNCB a fait savoir qu'elle n'avait pas le temps de chiffrer le coût de l'opération mais qu'elle était disposée à rassembler les données nécessaires si ce problème devait faire l'objet d'une question écrite.

02.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Le délai de réponse à une question écrite n'excède pourtant pas les 21 jours.

02.04 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): J'exercerai la pression nécessaire.

L'incident est clos.

03 **Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ratification des traités relatifs à la pollution maritime" (n° 4316)**

03.01 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Le traité IMO conclu à Londres en 1989 prévoit le paiement d'une indemnité spéciale dans le cadre du soutien apporté à la navigation maritime, lorsque des efforts sont fournis afin de prévenir ou de réduire la pollution. C'est important lorsqu'un pétrolier menace de couler, par exemple. En effet, dans ce cas les sauveteurs ne peuvent récupérer leurs frais par le biais des biens sauvés. Si les sauveteurs parviennent à limiter ou prévenir la pollution, ils recevront une indemnité des assureurs.

Le traité est entré en vigueur en 1996 et a déjà été ratifié par 26 pays. La Belgique n'en fait pas partie. Pourquoi ?

Dans ce domaine, il existe un autre traité important, à savoir le traité « Oil Pollution Preparedness Response and Cooperation » (OPRC) de 1990, qui est entré en vigueur le 15 mai 1995 et qui a déjà été ratifié par 40 pays. La Belgique n'a pas davantage

heeft ons land nog niet bekrachtigd. Waarom niet?

ratifié ce traité. Pourquoi ?

03.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Inzake het verdrag van Londen, dat in 1989 in Londen werd gesloten en in 1996 in werking trad, raadpleegde het ministerie van Buitenlandse Zaken de administratie van Maritieme Zaken om de ratificatieprocedure te starten. Het technisch dossier, nodig voor de voorbereiding van de ratificatie, werd door mijn administratie doorgezonden aan de Commissie voor gemengde verdragen van het ministerie van Buitenlandse Zaken.

03.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): En ce qui concerne le traité conclu à Londres en 1989 et entré en vigueur en 1996, le Ministère des Affaires étrangères a consulté l'Administration des Affaires maritimes afin de lancer la procédure de ratification. Mon administration a transmis le dossier technique, nécessaire à la préparation de la ratification, à la Commission des traités mixtes du Ministère des Affaires étrangères.

Er doen zich echter problemen voor met de verschillende bevoegdheden die op gewestelijke niveau liggen.

Toutefois, la répartition des compétences entre les Régions pose certains problèmes.

Het OPRC-verdrag behoort tot de bevoegdheden van minister Aelvoet, met name inzake de bescherming van het zeeleefmilieu. Tot voor kort waren er op Belgisch vlak geen voorzieningen om olievervuiling voor onze kust te bestrijden. Er moet dan ook eerst de nodige capaciteit worden opgebouwd.

Le traité OPRC relève de la compétence de la ministre Aelvoet, en ce qu'il concerne la protection du milieu marin. Il y a peu de temps encore, la Belgique ne disposait d'aucun équipement spécifique de lutte contre les marées noires le long de nos côtes. Notre premier objectif doit donc être de développer une capacité suffisante dans ce domaine.

Vorig jaar had minister Aelvoet een budget van 100 miljoen ter beschikking voor het aanpakken van olieverontreiniging, meer bepaald voor de aankoop van materieel.

L'année dernière, la ministre Aelvoet disposait d'un budget de 100 millions de francs pour la lutte contre la pollution pétrolière. Ce budget était plus particulièrement destiné à l'achat de matériel.

Er moet nu bestudeerd worden of ons land het OPRC-verdrag alsnog kan ondertekenen en bekrachtigen.

Il s'agit à présent de voir si notre pays peut signer et ratifier le traité OPRC.

Voor meer informatie raad ik de heer Van Campenhout aan minister Aelvoet te raadplegen.

Je conseille à M. Van Campenhout de s'adresser à la ministre Aelvoet s'il souhaite obtenir plus d'informations.

03.03 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Dat zal ik dan ook doen.

03.03 **Ludo Van Campenhout** (VLD): C'est ce que j'ai l'intention de faire.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 **Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de dode hoek bij de voertuigen van de overheden" (nr. 4341)**

04 **Question de M. Jos Ansoms à la vice première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'angle mort des véhicules appartenant aux services publics" (n° 4341)**

04.01 **Jos Ansoms** (CVP): Ook overheidsvoertuigen zitten met het probleem van de dode hoek: vrachtwagens, autocars en autobussen van het leger, de brandweer, de openbaarvervoermaatschappijen, enzovoort. Vlaams minister Stevaert kondigde alvast aan systemen die de dode hoek opheffen voortaan verplicht te zullen maken bij openbare

04.01 **Jos Ansoms** (CVP): Le problème de l'angle mort se pose évidemment aussi pour les véhicules appartenant aux services publics: les poids lourds, les autocars, les autobus de l'armée, les véhicules des services d'incendie et des sociétés de transports publics, etc. Le ministre flamand compétent, M. Stevaert, a déjà annoncé que la présence de systèmes permettant de supprimer

aanbestedingen. Hij liet hierbij uitschijnen dat de federale minister vooralsnog geen initiatief zal nemen.

Hoeveel fietsers en voetgangers werden in 1999 het slachtoffer? Hoeveel vrachtwagens heeft de overheid? Moet die niet het voorbeeld geven en haar voertuigen uitrusten met een systeem dat de dode hoek ten zeerste verkleint? Wat is de stand van zaken op Europees niveau?

04.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Ongevallen die te wijten zijn aan de dode hoek kan men slechts indirect afleiden uit de ongevallenverklaringen van politie en rijkswacht. Het NIS distilleerde daaruit de volgende cijfers voor 1999: rechtsafslaande bussen en trams maakten 9 fietsers en 13 voetgangers tot slachtoffer (van wie respectievelijk 1 en 3 doden); vrachtwagens veroorzaakten 37 slachtoffers (van wie 9 doden) bij de fietsers, 38 bij de bromfietzers (1 dode) en 6 bij de voetgangers (van wie 2 doden).

De resultaten van het onderzoek naar het aantal federale overheidsvrachtwagens zijn pas deze avond bekend. Ik zal ze aan de commissie bezorgen.

Ik ben inderdaad van plan stappen te zetten tot de verplichting van zichtveldverbeterende systemen. Ik zal ook de andere overheden stimuleren om gelijkaardige stappen te zetten op grond van een technisch rapport, evenals de autonome overheidsbedrijven, openbare instellingen, leger en politie.

De suggestie van minister Stevaert zal bekeken worden met mijn collega bevoegd voor Ambtenarenzaken om te bepalen hoe men vervoerders die werken voor de federale overheden en hun instellingen kan verplichten om hun voertuigen met de nodige systemen uit te rusten.

Ik heb contact genomen met de Europese lidstaten om gezamenlijk de aanpassing van de Europese richtlijn 71/127/CEE te bekomen. De mogelijkheid om gelijkaardige actie te voeren over de zij-afscherming en de Europese richtlijn 82/297/EEG wordt ook onderzocht.

04.03 **Jos Ansoms** (CVP): Het is natuurlijk niet alleen een probleem van vrachtwagens, maar ook van bussen en trams.

De overheid moet zelf het goede voorbeeld geven,

l'angle mort serait imposé dans le cadre des adjudications publiques. A cette occasion, il a laissé entendre que la ministre fédérale ne prendrait pas d'initiative en la matière pour l'instant.

En 1999, combien de cyclistes et de piétons ont été victimes d'un accident dû à la présence de cet angle mort? De combien de poids lourds les services publics disposent-ils? Ces derniers ne devraient-ils pas donner l'exemple en équipant leurs véhicules d'un système permettant de réduire au maximum l'angle mort? Comment se présente la situation au niveau européen?

04.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Les accidents dus à l'angle mort ne peuvent être déduits qu'indirectement des constats d'accidents établis par la police et la gendarmerie. L'INS en a distillé les chiffres suivants pour 1999: les bus et les trams virant à droite ont fait respectivement 9 et 13 victimes parmi les cyclistes et les piétons, dont 1 et 3 avec une issue fatale; les camions ont fait 37 victimes (dont 9 avec issue fatale) parmi les cyclistes, 38 parmi les cyclomotoristes (1 tué) et 6 parmi les piétons (2 tués).

Les résultats de l'enquête sur le nombre de camions de l'Etat fédéral ne seront connus que ce soir. Je les communiquerai à la commission.

J'ai, en effet, l'intention de rendre obligatoires, à terme, les systèmes permettant d'améliorer le champ de vision. J'inciterai également les autres autorités à faire de même sur la base d'un rapport technique, ainsi que les entreprises publiques autonomes, les institutions publiques, l'armée et la police.

J'examinerai, avec mon collègue de la Fonction publique, la suggestion du ministre Stevaert d'étudier la possibilité d'obliger les transporteurs travaillant pour les pouvoirs publics et leurs institutions à équiper leurs véhicules des systèmes adéquats.

J'ai pris contact avec les États membres pour en arriver, ensemble, à l'adaptation de la directive européenne 71/127/CEE.

La possibilité de mener une action similaire à propos des jupes extérieures et la directive européenne 82/297/CEE est également envisagée.

04.03 **Jos Ansoms** (CVP): Evidemment, le problème touche non seulement les camions, mais également les bus et les trams.

Les autorités doivent donner l'exemple avant

alvorens de privé-sector bepaalde verplichtingen opgelegd krijgen.

Ik wacht met belangstelling op de rondzendbrief die de minister zal rondsturen. Ik vind wel dat vanuit de federale overheid nog iets meer inspanningen moeten worden gedaan – ook financieel – voor de lokale overheden. De gemeenten beschikken immers over nogal wat vrachtwagens.

We mogen geen tijd verliezen en op Europa blijven wachten. Ons verkeer is veel gevaarlijker dan in de rest van Europa.

04.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*) : Het is niet de taak van de overheid om dergelijke investeringen voor de privé-sector te betalen. Ik ben daarin principieel.

Ik heb niet de mogelijkheid om iets op te leggen aan de privé-sector, zonder dat zulks op Europees niveau wordt gecoördineerd. Wij kunnen natuurlijk zoveel mogelijk sensibiliseren.

De privé-sector kan zich toch een extra inspanning van zo'n 10.000 frank veroorloven, op een totale aankoopssom van enkele miljoenen voor een vrachtwagen.

04.05 **Jos Ansoms** (CVP): Een camera kost zo'n 30.000 frank. Ik vind dat de minister ongelijk heeft, wanneer ze stelt dat de overheid geen financiële steun mag verlenen. Hetzelfde is ooit gebeurd met de katalysator: eertijds heeft minister Smet financiële steun verleend voor wie met een katalysator reed, vooroplopend op de Europese richtlijn.

04.06 Minister **Isabelle Durant**, (*Nederlands*) Een minister moet het gedrag van mensen beïnvloeden door stimulansen te geven.

Subsidies voor privé-bedrijven, zeker als het om kleine bedragen gaat, vallen hier niet onder.

Het incident is gesloten.

05 **Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de negatieve invloed van luide muziek in de wagen op de verkeersveiligheid" (nr. 4342)**

05.01 **Jos Ansoms** (CVP): Uit onderzoek van professor Pauwels (KULeuven) blijkt dat

d'imposer des obligations au secteur privé.

J'attends avec intérêt la circulaire du ministre. J'estime cependant que les autorités fédérales doivent faire un effort supplémentaire – également sur le plan financier – envers les autorités locales. Les communes disposent, en effet, d'un nombre important de poids lourds.

Nous ne pouvons pas attendre que des mesures soient prises au plan européen car cela nous ferait perdre du temps. La circulation est beaucoup plus dangereuse en Belgique qu'ailleurs en Europe.

04.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Il n'appartient pas aux pouvoirs publics de financer de tels investissements en faveur du secteur privé. C'est une question de principe.

Je n'ai pas la possibilité d'imposer quoi que ce soit au secteur privé sans coordination au niveau européen. Nous pouvons évidemment sensibiliser autant que possible les parties concernées à cette question.

Le secteur privé peut quand même consentir un effort supplémentaire de quelque 10.000 francs, sur un prix d'achat total de plusieurs millions pour un camion.

04.05 **Jos Ansoms** (CVP): Une caméra coûte quelque 30.000 francs. J'estime que la ministre a tort lorsqu'elle affirme que les pouvoirs publics ne peuvent apporter leur soutien financier. Il en a été de même avec le catalyseur : à l'époque, la ministre Smet avait accordé un soutien financier à ceux qui s'étaient équipés d'un pot catalytique, anticipant la directive européenne.

04.06 **Isabelle Durant**, ministre (*En néerlandais*) Un ministre est censé influencer sur le comportement des gens en prenant des mesures incitatives.

Des subventions accordées à des entreprises privées, surtout lorsqu'il s'agit de petits montants, ne sont pas concernées.

L'incident est clos.

05 **Question de M. Jos Ansoms à la vice première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'influence néfaste sur la sécurité routière de la musique bruyante dans la voiture" (n° 4342)**

05.01 **Jos Ansoms** (CVP): Une étude réalisée par le professeur. Pauwels (KUL) fait apparaître que

oorverdovende muziek in de wagen de reactietijd vertraagt en het aantal fouten doet toenemen. Het tijdschrift *Via Secura* van het B.I.V.V. deelt deze mening.

Is de minister het eens met dit onderzoek? Heeft zij een wettelijke basis om op te treden? Zal zij hierover maatregelen nemen?

05.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik treed de studie van professor Pauwels bij. Er is evenwel geen sluitend artikel om op basis hiervan een proces-verbaal op te stellen op voorhand.

Moeten we alle elementen die het rijgedrag beïnvloeden verbieden of moeten we mensen, via sensibiliseringscampagnes, wijzen op de gevaren? Ik ben voorstander van dit laatste in plaats van een uitbreiding van artikel 8 punt 3 van het KB van 1 december 1975.

We kunnen natuurlijk wel optreden bij effectieve lawaaihinder.

05.03 **Jos Ansoms** (CVP): Ik wens de minister veel geluk wanneer ze een sensibiliseringscampagne opzet naar dat type van chauffeur toe. (*Glimlachjes*)

Ik denk niet dat zo'n chauffeurs door een mooie slogan zullen worden overtuigd.

Dezelfde argumentatie die nu wordt gehanteerd om die luide auto's te relativiseren, werd indertijd ooit gehanteerd inzake het GSM-gebruik in de auto. Ik blijf erbij dat alleen een beperking via het technisch reglement van de auto zelf effect zal sorteren. Dit geldt zowel voor het GSM-gebruik als voor de aanpak van de auto's met uitgebouwde geluidsinstallatie.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de werken aan de gevangenis van Hasselt" (nr. 4270)**

06.01 **Jo Vandeurzen** (CVP): Telkens weer duikt in de toekomstplannen van minister Verwilghen, naast de beperking van het aantal opsluitingen en de promotie van alternatieve straffen, het project van een nieuwe, grote gevangenis in Hasselt op. Wanneer worden deze werken aanbesteed? Welke problemen vertragen dat?

l'écoute de musique bruyante dans la voiture allonge le temps de réaction et contribue à accroître le nombre d'erreurs de conduite. La revue *Via Secura*, qui est éditée par l'IBSR, confirme cette analyse.

La ministre se rallie-t-elle aux conclusions de cette étude? Dispose-t-elle d'une base légale lui permettant d'intervenir? Prendra-t-elle des mesures?

05.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Je me rallie à l'étude du professeur Pauwels. Mais aucun article ne permet a priori de rédiger à l'avance un procès-verbal.

Devons-nous interdire tout ce qui est de nature à influencer la conduite ou devons-nous sensibiliser les gens aux dangers auxquels ils sont exposés en organisant des campagnes? Je préfère la dernière solution à l'élargissement de la portée de l'article 8, point 3, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975.

Nous pouvons évidemment intervenir en cas de nuisance sonore réelle.

05.03 **Jos Ansoms** (CVP): Je souhaite bonne chance à la ministre s'il s'agit de mener une campagne destinée à sensibiliser ce type de conducteurs. (*Sourires*)

Je pense, en effet, que les slogans sont sans effets sur ce genre de conducteurs.

L'argumentation avancée aujourd'hui pour relativiser les risques que représentent ces véhicules bruyants avait déjà été utilisée, à l'époque, à propos de l'emploi du GSM au volant. Je reste convaincu qu'il faudra recourir à une limitation dans le cadre du règlement technique pour obtenir des résultats. Cela vaut tant pour l'emploi des GSM que pour les véhicules équipés d'installations sonores puissantes.

L'incident est clos.

06 **Question de M. Jo Vandeurzen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les travaux à la prison de Hasselt" (n° 4270)**

06.01 **Jo Vandeurzen** (CVP): Outre la limitation du nombre de mesures de réclusion et la promotion des peines de substitution, la création d'une nouvelle méga-prison à Hasselt figure régulièrement parmi les projets d'avenir de M. Verwilghen. Quand les travaux seront-ils adjugés? Quels sont les causes des retards?

Wat is de stand van zaken in het dossier van de verhuizing van een deel der Hasseltse rechtbanken naar een geschiktere infrastructuur?

06.02 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Het aanbestedingsdossier voor de bouw van een nieuwe gevangenis in Hasselt is klaar. De Regie der gebouwen stelde een lening bij een financieringsinstelling voor. Voor de Hasseltse gevangenis gaat het om een bedrag van 1,6 miljard frank. Tijdens de laatste begrotingsbesprekingen werd hierover een akkoord bereikt. In april kan het dossier worden voorgelegd aan de Ministerraad. Verdere procedures worden aangevat bij goedkeuring.

Het dossier over de verhuizing van een deel van de rechtbanken in Hasselt is klaar en werd overgemaakt aan de Inspectie van Financiën eind 2000.

Bijkomende uitleg werd steeds verstrekt door de Regie der gebouwen. Het dossier is compleet sinds eind februari en zal worden voorgelegd aan de Ministerraad zodra het terug in handen van de Regie der gebouwen is.

06.03 **Jo Vandeurzen** (CVP): Ik onthou dat groen licht is gegeven voor de aanbesteding van de Hasseltse gevangenis en dat men voor de rechtbank wacht op het advies van de Inspectie voor Financiën.

06.04 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Ik heb inderdaad een aantal alternatieve financieringen geweerd, maar niet in dit laatste geval.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer Philippe Seghin aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het postkantoor van Fontaine-l'Evêque" (nr. 4161)**

07.01 **Philippe Seghin** (PRL FDF MCC): Het bouwvallige postkantoor van Fontaine-l'Evêque draait in onaanvaardbare omstandigheden. Wat is de stand van zaken in het dossier, dat al jaren in studie is, over de bouw van een nieuw kantoor op de veel beter gelegen vestigingsplaats "Don Bosco"?

07.02 Minister **Rik Daems** (*Frans*): Het project kan pas vanaf 2003 zijn beslag krijgen. Omdat het oorspronkelijk gekozen terrein niet groot genoeg was, wordt nu gezocht naar een oplossing voor de

Où en est le dossier du transfert d'une partie des tribunaux de Hasselt vers une infrastructure plus appropriée ?

06.02 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): Le dossier de l'adjudication des travaux de construction d'une nouvelle prison à Hasselt est prêt. La Régie des bâtiments a proposé un prêt auprès d'un organisme de financement. En ce qui concerne la prison de Hasselt, il s'agit d'un montant de 1,6 milliards de francs. Nous sommes parvenus à un accord lors des dernières discussions du budget. Le dossier pourra être soumis en avril au Conseil des ministres. Les autres procédures seront entamées après approbation.

Le dossier relatif au transfert d'une partie des tribunaux d'Hasselt est prêt. Il a été transmis à l'Inspection des Finances fin 2000.

La Régie des bâtiments a déjà fourni des explications complémentaires. Le dossier est complet depuis fin février et sera soumis au Conseil des ministres dès qu'il sera, à nouveau, entre les mains de la Régie des bâtiments.

06.03 **Jo Vandeurzen** (CVP): Je retiens qu'on a donné le feu vert pour l'adjudication des travaux de la prison de Hasselt et qu'en ce qui concerne le tribunal, on attend l'avis de l'Inspection des finances.

06.04 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): J'ai, en effet, rejeté plusieurs financements alternatifs, mais pas dans ce dernier cas.

L'incident est clos.

07 **Question de M. Philippe Seghin au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le bureau de poste de Fontaine-l'Evêque" (n° 4161)**

07.01 **Philippe Seghin** (PRL FDF MCC): Le bureau de poste principal de Fontaine-l'Evêque, vétuste, fonctionne dans des conditions inacceptables. Quel est l'état d'avancement du dossier, à l'étude depuis plusieurs années, de la construction d'un nouveau bureau sur le site « Don Bosco », beaucoup mieux situé ?

07.02 **Rik Daems**, ministre (*en français*): Le projet ne pourra être réalisé avant 2003. Le terrain prévu n'étant pas assez grand, il est question de rechercher une solution pour le « mail »

"mail" in een industriegebied. Er zou wel een verkooppunt komen in het centrum.

Ik stel voor dat de met de verantwoordelijkheid hiervoor belaste ambtenaar van de Post een en ander bespreekt met de gemeente, die wellicht niet opgezet is met de plannen van De Post, teneinde de meest adequate oplossing te vinden.

07.03 Philippe Seghin (PRL FDF MCC): Ik hoop dat er hoe dan ook een oplossing uit de bus komt die het personeel betere werkomstandigheden en de cliënteel meer comfort biedt

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de overheidssteun aan telecomoperatoren" (nr. 4322)

08.01 Yves Leterme (CVP): De financiële inspanningen bij de uitreiking van de UMTS-licenties heeft een aantal grote telecomoperatoren in serieuze ademnood gebracht, onder meer in Nederland en Duitsland. In België hebben ze natuurlijk niet echt te veel moeten betalen. (*Glimlachjes*)

Er is nu meer en meer sprake, in de ons omringende landen, van steun aan de operatoren, om hen meer financiële "zuurstof" toe te dienen. Naar verluidt zou met name een aantal leden van de Ecofin-raad hiervoor benaderd zijn.

Dergelijke steun zou mijns inziens concurrentievervalsend werken op de markt.

Niet alleen bij een aantal ministers van Financiën, maar ook op het niveau van de Europese Commissie vielen al positieve geluiden inzake dergelijke steun te horen.

Wat is het standpunt van de Belgische regering terzake?

08.02 Minister Rik Daems (Nederlands): Overheidssteun zou deze markt verstoren. De overweging van sommige belangrijke lidstaten om toch Europees in te grijpen, is tot nader order geen reden om daar zelf op in te gaan. Zij hebben in de eerste plaats steun aan hun eigen economie voor ogen en dan gaat uiteindelijk de consument de prijs betalen. Het lijkt mij logischer dat de markt vandaag de tijdelijke gevolgen draagt van een zekere

dans une zone industrielle, et un point de vente serait prévu dans le centre de commerce.

Je propose qu'un contact direct soit établi entre le responsable de La Poste et la commune, qui n'est sans doute pas satisfaite par le projet de La Poste, afin qu'une solution la plus adaptée possible soit trouvée.

07.03 Philippe Seghin (PRL FDF MCC): J'espère, en tous cas, qu'on trouvera une solution qui offre de meilleures conditions de travail pour le personnel et davantage de confort pour la clientèle.

L'incident est clos.

08 Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les aides publiques aux opérateurs du secteur des télécommunications" (n° 4322)

08.01 Yves Leterme (CVP): Les efforts financiers consentis à l'occasion de l'octroi des licences UMTS ont mis un certain nombre de grands opérateurs de télécommunications dans une position très difficile, notamment aux Pays-Bas et en Allemagne. En Belgique, ils n'ont évidemment pas dû payer trop cher. (*Sourires*)

Dans les pays voisins, il est de plus en plus question d'accorder un ballon d'oxygène financier aux opérateurs. Il me revient qu'une série de membres du conseil ECOFIN auraient été approchés à ce propos.

J'estime qu'une aide de ce type aurait pour effet de fausser la concurrence.

Des signaux positifs à propos d'une telle aide auraient déjà été émis par certains ministres des Finances, mais également au niveau de la Commission européenne.

Quelle est la position du gouvernement belge à cet égard?

08.02 Rik Daems , ministre (en néerlandais): Une aide publique entraînerait une distorsion de ce marché. Si certains grands Etats membres de l'Union européenne envisagent une intervention européenne, cela ne veut cependant pas dire que nous devons également faire cette démarche. Ces pays souhaitent, en effet, avant tout aider leur propre économie, et c'est finalement le consommateur qui en fera les frais. Il me paraît,

"excessiviteit" in het verleden.

08.03 Yves Leterme (CVP): Ik verheug me erover dat het compleet uitgesloten is dat ons land overheidssteun zou verlenen. De minister heeft onze volledige steun om de spelregels te veranderen tijdens het spel wat deze materie betreft.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de achterstallen die de NV SABENA desgevallend zou hebben bij fiscus en RSZ" (nr. 4350)

09.01 Yves Leterme (CVP): Ik herhaal mijn eerder gestelde vragen, nu de bijeenkomst van de raad van bestuur van de NV Sabena voorbij is.

Heeft Sabena, waarvan de Belgische Staat hoofdaandeelhouder is, enige achterstand bij de betalingen aan de fiscus en/of de RSZ? Zo ja, hoe groot is deze achterstand?

09.02 Minister Rik Daems (Nederlands): Ik heb vanmorgen van Patrick du Bois bericht gekregen dat noch Sabena NV noch de filialen van Sabena Groep achterstallen hebben ten aanzien van de fiscus of de RSZ. Ook BTW- en sociale-zekerheidsbijdragen werden op tijd betaald. Dit werd hem bevestigd door zijn financiële directie.

09.03 Yves Leterme (CVP): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Jef Valkeniers aan de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over "de gevolgen van het gebruik van GSM-toestellen door minder begoede bevolkingsgroepen" (nr. 4015)

10.01 Jef Valkeniers (VLD): Bepaalde schuldenaars bij de grote telefoonmaatschappijen hebben soms rekeningen die meer bedragen dan hun inkomen. Vooral minder goeie bevolkingsgroepen maken vaak op onbezonnen manier gebruik van hun GSM.

In bepaalde landen kan men geen abonnement krijgen als men niet over een bepaald inkomen

dès lors, plus logique que le marché supporte les conséquences temporaires de certains "excès" du passé.

08.03 Yves Leterme (CVP): Je me réjouis qu'il soit complètement exclu que notre pays accorde une aide publique. Le ministre peut compter sur notre soutien pour modifier les règles en cours de jeu dans ce domaine.

L'incident est clos.

09 Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les arriérés dont la S.A. SABENA serait redevable auprès du fisc et de l'ONSS" (n° 4350)

09.01 Yves Leterme (CVP): Je répète les questions que j'ai déjà posées antérieurement, maintenant que la réunion du conseil d'administration de la S.A. SABENA est terminée. La SABENA, dont l'État belge est l'actionnaire principal, est-elle redevable d'arriérés auprès du fisc et de l'ONSS? Dans l'affirmative, à combien s'élèvent ces arriérés?

09.02 Rik Daems, ministre (en néerlandais): Patrick du Bois, secrétaire général de la SABENA, m'a appris ce matin que ni la S.A. SABENA ni les filiales du groupe SABENA n'étaient redevables d'arriérés auprès du fisc ou de l'ONSS. La SABENA a également payé à temps la TVA et les cotisations de sécurité sociale. Cela lui a été confirmé par son directeur financier.

09.03 Yves Leterme (CVP): Je remercie le ministre de sa réponse.

L'incident est clos.

10 Question de M. Jef Valkeniers au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les conséquences de l'utilisation de GSM par des personnes défavorisées" (n° 4015)

10.01 Jef Valkeniers (VLD): Il arrive que des débiteurs des grandes sociétés de téléphonie reçoivent des factures dont le montant est supérieur à leurs revenus. Ce sont surtout les groupes de population les moins favorisés qui font un usage irresponsable de leur GSM.

Dans certains pays, le client ne peut pas prendre d'abonnement s'il ne dispose pas d'un certain montant de revenus. Il est alors réorienté vers un

beschikt, maar is men op een of andere variant van het Pay & Go-systeem aangewezen. Zou ons land ook niet dergelijke maatregel moeten nemen?

10.02 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Veel mobilfoongebruikers zijn inderdaad wanbetalers. Dat is beangstigend. Maar toch ben ik er geen voorstander van om mensen met een laag inkomen uit te sluiten van een abonnement en hen te verplichten tot de aanschaf van telefoonkaarten. Misschien kan de markt zelf alternatieve instrumenten suggereren om wanbetaling te vermijden. Dat is beter dan een ingrijpen vanwege de overheid. Ik verkies auto - of op zijn minst - coregulering.

10.03 **Jef Valkeniers** (VLD): De minister deelt duidelijk mijn zorg. Er moeten ook resultaten volgen. De consument moet gewaarschuwd worden indien hij of zij buitensporige bedragen uitgeeft aan mobiele telefonie.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van de heer Francis Van den Eynde tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de uitspraken van de vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie over Sabena" (nr. 4333)**

11.01 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Wij blijven voorsnog geloven in onze Zwitserse partners bij Sabena. Minister Vande Lanotte liet zich tijdens het weekend echter in tegengestelde zin uit: wij zouden op zoek moeten gaan naar nieuwe partners. Wat wordt het nu: met of zonder de Zwitserse aandeelhouders?

11.02 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Minister Vande Lanotte heeft niet gezegd dat we een andere partner moeten zoeken voor Sabena. Hij pleitte ervoor om "de ogen open te houden". De media hebben de zaak verkeerd geïnterpreteerd. Minister Vande Lanotte en ikzelf staan helemaal op dezelfde lijn wat deze problematiek betreft.

11.03 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.

12 **Vraag van de heer Karel Pinxten aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de**

système de paiement par carte. Notre pays ne devrait-il pas prendre des mesures de ce type ?

10.02 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): De nombreux utilisateurs de mobilophones sont effectivement de mauvais payeurs. C'est inquiétant. Je ne suis pourtant pas favorable à l'idée d'empêcher les personnes à faibles revenus d'avoir un abonnement et de les obliger à acheter des cartes prépayées. Peut-être le marché peut-il suggérer des instruments pour prévenir les non-paiements. Ce serait préférable à une intervention de l'État. Je préfère l'autorégulation ou, du moins, la co-régulation.

10.03 **Jef Valkeniers** (VLD): Le ministre partage manifestement mes préoccupations. Il faut aboutir à des résultats. Le consommateur doit être averti lorsqu'il dépense des montants exorbitants pour ses communications par téléphone mobile.

L'incident est clos.

11 **Question de M. Francis Van den Eynde au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les déclarations du vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale sur la Sabena" (n° 4333)**

11.01 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Jusqu'à présent, nous continuons à faire confiance à nos partenaires suisses de la Sabena. Le ministre Vande Lanotte a tenu un autre discours ce week-end: nous devrions rechercher de nouveaux partenaires. Qu'en est-il exactement: poursuit-on, oui ou non, avec les actionnaires suisses ?

11.02 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): Le ministre Vande Lanotte n'a pas déclaré que nous devons rechercher un autre partenaire pour la Sabena. Il a simplement dit que nous devons rester "vigilants". Les médias ont mal interprété ses propos dans cette affaire. Le ministre Vande Lanotte et moi-même sommes sur la même longueur d'onde en ce qui concerne ce dossier.

11.03 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Je remercie le ministre pour sa réponse.

L'incident est clos.

12 **Question de M. Karel Pinxten au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'acquisition du**

aankoop van het open asielcentrum 'La Reine Pédauque' te Hotton" (nr. 4164)

12.01 Karel Pinxten (CVP): De kwestie van de aankoop door de overheid van *La Reine Pédauque* te Hotton kwam al ter sprake in de plenaire vergadering en in de commissie Financiën en Begroting. In het schattingsverslag voor dit open asielcentrum werd een maximumbedrag van 96 miljoen frank genoemd. Toch werd 140 miljoen frank betaald. De minister belooft een en ander te zullen onderzoeken. Hoe ver staat hij daarmee?

Wie nam uiteindelijk de gewraakte beslissing? Verschillende instanties wijzen naar elkaar, zo leerden eerdere vragen.

12.02 Minister Rik Daems (Nederlands): Vooreerst, de regering is natuurlijk een en ondeelbaar. (*Glimlachjes*)

In december 2000 werd dringend gezocht naar nieuwe gebouwen om asielaanvragers onder te brengen. De Regie der gebouwen mocht van de kabinetschef van minister Vande Lanotte tot aankoop overgaan boven de schatting van de comités omwille van de noodzakelijke regionale spreiding en de tijdsdruk. Dit geldt niet alleen voor het dossier van Hotton. De initiële schatting bedroeg 146 miljoen voor de bungalows inclusief de gemene delen. De Regie heeft dit gemeld aan het Aankoopcomité. Dit laatste speelt de rol van "notaris" voor de Regie en moet dus onderhandelen en sluit ook de koop af. Het kan echter niet boven de vraagprijs van de verkoper gaan.

Minister Vande Lanotte is verantwoordelijk voor de toestemming aan de Regie der gebouwen om boven de geschatte som van 96 miljoen te gaan. Tegelijk wil ik mij niet onttrekken aan mijn verantwoordelijkheid over de Regie der gebouwen, die uiteindelijk als onderhandelaar niet boven de vraagprijs is gegaan. De snelheid van handelen heeft hoe dan ook een belangrijke rol gespeeld in dit dossier.

Ik zal de heer Pinxten en de voorzitter van deze commissie de nota-Vande Lanotte bezorgen, inzake de technische gegevens over de aankoop van de onthaalcentra voor kandidaat-vluchtelingen.

12.03 Karel Pinxten (CVP): Op 20 december werd een schrijven aan de Regie der gebouwen gericht door minister Vande Lanotte om het licht op groen

centre ouvert pour réfugiés 'La Reine Pédauque' à Hotton" (n° 4164)

12.01 Karel Pinxten (CVP): La question de l'achat par les pouvoirs publics de "La Reine Pédauque" à Hotton a déjà été évoquée en séance plénière ainsi qu'en commission des Finances et du Budget. Dans le rapport d'estimation relatif au centre d'asile ouvert susmentionné, il a été fait état d'un montant maximum de 96 millions de francs. Or, les pouvoirs publics ont finalement payé 140 millions de francs. Le ministre avait promis de faire examiner ce dossier. Où en est cet examen?

Qui a finalement pris la décision contestée? Il est apparu, dans le cadre des questions posées précédemment sur le sujet, que différentes instances se renvoient la balle.

12.02 Rik Daems, ministre (*en néerlandais*): Tout d'abord, le gouvernement est un et indivisible. (*Sourires*)

En décembre 2000, il a fallu rechercher d'urgence de nouveaux bâtiments pour loger des demandeurs d'asile. Le chef de cabinet du ministre Vande Lanotte a autorisé la Régie des Bâtiments à procéder à cette acquisition au-delà de l'estimation des comités en raison de l'indispensable répartition régionale et parce que le temps pressait. Cela ne vaut pas seulement pour le dossier de Hotton. L'estimation initiale était de 146 millions pour les bungalows, en ce compris les parties communes. La Régie l'a fait savoir au comité d'acquisition. Celui-ci joue le rôle de « notaire » pour la Régie et doit donc négocier et passer l'acte d'achat. Toutefois, il ne peut faire d'offre excédant le prix demandé par le vendeur.

C'est le ministre Vande Lanotte qui autorise la Régie des Bâtiments à faire une offre qui va au-delà de l'estimation de 96 millions de francs. Mais je ne souhaite pas non plus me soustraire à ma responsabilité d'autorité de tutelle de la Régie des Bâtiments, laquelle n'est en fin de compte pas allée au-delà du prix demandé dans le cadre des négociations. Quoi qu'il en soit, la rapidité d'exécution a beaucoup joué dans ce dossier.

Je ferai parvenir à M. Pinxten, ainsi qu'au président de votre commission, la note Vande Lanotte qui comporte les informations techniques relatives à l'acquisition des centres d'accueil destinés à l'hébergement des candidats réfugiés.

12.03 Karel Pinxten (CVP): Le 20 décembre, le ministre Vande Lanotte a écrit à la Régie des Bâtiments pour lui donner le feu vert.

te zetten.

12.04 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Men moest toen rekening houden met de sterke toestroom van asielzoekers. De Regie der gebouwen moest hierover toestemming geven. Het Aankoopcomité doet de aankoop. Er is gemeld: “u kan aankopen boven het aanvankelijk geraamde bedrag”. Er wordt geen bedrag genoemd.

12.05 **Karel Pinxten** (CVP): Dat neemt niet weg dat vragen kunnen gesteld worden bij de efficiëntie van de gevolgde werkwijze. Een doelmatigheidsonderzoek door het Rekenhof is wenselijk. De Kamer heeft recht op die informatie en onze fractie zal daar dan ook in een voorstel van resolutie toe oproepen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.58 uur.

12.04 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : A ce moment-là, il fallait tenir compte de l'afflux important de demandeurs d'asile. La Régie des Bâtiments devait marquer son accord. Et c'est le comité d'acquisition qui réalise l'achat. Il était bien précisé : « vous pouvez faire une offre excédant l'estimation initiale. » Aucun montant n'a été cité.

12.05 **Karel Pinxten** (CVP): Il n'empêche qu'on peut s'interroger sur l'efficacité de la méthode employée. Il serait souhaitable que la Cour des comptes effectue un examen d'efficience. La Chambre a droit à cette information et notre groupe politique déposera une proposition de résolution pour l'exiger.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15.58 heures.