



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

04-07-2001

04-07-2001

15:15 uur

15:15 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 de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gevolgen van de subsidiëring van het vliegveld van Charleroi" (nr. 4922)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de verspreiding van gratis folders in de postkantoren" (nr. 5005)

Sprekers: **Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Samengevoegde vragen van
- de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de herziening van de postcode" (nr. 5022)

- de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "eventuele vervroeging van het ultieme uur voor uitreiking van briefwisseling" (nr. 5023)

- de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "hygiënische maatregelen bij De Post" (nr. 5024)

- de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de afbouw van De Post in Vlaams-Brabant" (nr. 5025)

- de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de postkantoren" (nr. 5043)

- de heer Hagen Goyvaerts aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de uitverkoop van Taxipost in Vlaams Brabant" (nr. 5076)

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de mogelijke wijziging van de postcodes" (nr. 5092)

Sprekers: **Dirk Pieters, Jan Mortelmans, Hagen Goyvaerts, Karel Van Hoorebeke, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van mevrouw Annemie Van de Casteele aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "Nationale Delcreditedienst" (nr. 5082)

Sprekers: **Annemie Van de Casteele, Rik**

SOMMAIRE

Question de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conséquences du subventionnement de l'aéroport de Charleroi" (n° 4922)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution de dépliants gratuits par La Poste" (n° 5005)

Orateurs: **Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Questions jointes de
- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "la révision des codes postaux" (n° 5022)

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "l'avancement éventuel de l'heure limite pour la délivrance du courrier" (n° 5023)

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "les mesures d'hygiène à La Poste" (n° 5024)

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "le démantèlement des services de la Poste dans le Brabant flamand" (n° 5025)

- M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "les bureaux de poste" (n° 5043)

- M. Hagen Goyvaerts au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la liquidation de Taxipost dans le Brabant flamand" (n° 5076)

- M. Jan Mortelmans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'éventuelle modification des codes postaux" (n° 5092)

Orateurs: **Dirk Pieters, Jan Mortelmans, Hagen Goyvaerts, Karel Van Hoorebeke, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de Mme Annemie Van de Casteele au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'Office National du Ducroire" (n° 5082)

Orateurs: **Annemie Van de Casteele, Rik**

Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

- | | | | |
|---|----|--|----|
| Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bescherming van de gebruikers van diensten die telefonisch informatie verstrekken" (nr. 5085) | 13 | Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la protection des utilisateurs des Services d'Information par Télécommunications" (n° 5085) | 13 |
| <i>Sprekers:</i> Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems , minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties | | <i>Orateurs:</i> Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems , ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques | |
| Samengevoegde vragen van | 15 | Questions jointes de | 15 |
| - mevrouw Frieda Brepoels aan de minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verhoging van de treintarieven door de NMBS op 1 januari 2002" (nr. 4961) | 15 | - Mme Frieda Brepoels à la ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation des tarifs des chemins de fer au 1er janvier 2002" (n° 4961) | 15 |
| - de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geplande tariefverhogingen van de NMBS" (nr. 4963) | 15 | - M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation prévue des tarifs des chemins de fer" (n° 4963) | 15 |
| <i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Jan Mortelmans, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer | | <i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , présidente du groupe VU&ID, Jan Mortelmans, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports | |
| Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen met de nieuwe dieseltweetjes op de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt" (nr. 5091) | 17 | Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes relatifs aux nouvelles automotrices doubles sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt" (n° 5091) | 17 |
| <i>Sprekers:</i> Jan Mortelmans, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer | | <i>Orateurs:</i> Jan Mortelmans, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports | |
| Samengevoegde vragen van | 18 | Questions jointes de | 19 |
| - de heer Patrick Lansens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het inzetten van voldoende treinstellen om de toeristenstroom van en naar onze kust op te vangen tijdens de zomer" (nr. 4977) | 18 | - M. Patrick Lansens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en service d'un nombre suffisant de trains pour pouvoir faire face à l'afflux de touristes en provenance de la côte ou à destination de celle-ci au cours de l'été" (n° 4977) | 19 |
| - de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen met de verlaagde tarieven voor gepensioneerden" (nr. 5048) | 19 | - M. Jos Ansoms à la ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes concernant les tarifs préférentiels dont bénéficient les retraités" (n° 5048) | 19 |
| <i>Sprekers:</i> Patrick Lansens, Jos Ansoms, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer | | <i>Orateurs:</i> Patrick Lansens, Jos Ansoms, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports | |
| Vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanbestedingen van de NMBS voor gloeilampen" (nr. 4988) | 22 | Question de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adjudication de la SNCB pour des ampoules à incandescence" (n° 4988) | 22 |
| <i>Sprekers:</i> Lode Vanoost, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer | | <i>Orateurs:</i> Lode Vanoost, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports | |
| Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkeersongevallen met vrachtwagens" (nr. 5055) | 22 | Question de M. Jos Ansoms à la ministre de la Mobilité et des Transports sur "les accidents de la circulation impliquant des poids lourds" (n° 5055) | 22 |
| <i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit | | <i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la | |

en Vervoer

Mobilité et des Transports

- Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de maatregelen in het kader van het ozonplan" (nr. 5060) 26
Sprekers: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures prises dans le cadre du Plan ozone" (n° 5060) 26
Orateurs: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de betwisting door de UPTR van de boetebedragen voor verkeersovertredingen door vrachtwagenbestuurders" (nr. 5075) 28
Sprekers: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la contestation par l'UPTR du montant des amendes infligées aux chauffeurs de camions ayant commis des infractions au code de la route" (n° 5075) 28
Orateurs: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Verkeer over "de spoorverbinding Duinkerke-Adinkerke" (nr. 4989) 28
Sprekers: Yves Leterme, voorzitter van de CVP-fractie, *Isabelle Durant,* vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire Dunkerke-Adinkerke" (n° 4989) 28
Orateurs: Yves Leterme, président du groupe CVP, *Isabelle Durant,* vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vervanging van de internationale IC Oostende-Keulen door een Thalysverbinding tussen deze steden" (nr. 5031) 30
Sprekers: Yves Leterme, voorzitter van de CVP-fractie, *Isabelle Durant,* vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le remplacement des trains IC internationaux Ostende-Cologne par une liaison Thalys entre ces villes" (n° 5031) 30
Orateurs: Yves Leterme, président du groupe CVP, *Isabelle Durant,* vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg HS-lijnen" (nr. 5042) 32
Sprekers: Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
 Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement de lignes à grande vitesse" (n° 5042) 32
Orateurs: Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verdeelsleutel voor de investeringen in de NMBS" (nr. 5041) 33
Sprekers: Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
 Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la clé de répartition des investissements de la SNBC3 (n° 5041) 33
Orateurs: Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 04 JULI 2001

15:15 uur

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

du

MERCREDI 04 JUILLET 2001

15:15 heures

De vergadering wordt geopend om 15.15 uur door de heer André Smets, voorzitter.
La séance est ouverte à 15.15 heures par M. André Smets, président.

01 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gevolgen van de subsidiëring van het vliegveld van Charleroi" (nr. 4922)

01 Question de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conséquences du subventionnement de l'aéroport de Charleroi" (n° 4922)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties.)

(La réponse sera fournie par le ministre des Télécommunications et Entreprises et Participations publiques.)

01.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik word reeds jaren geïntregeerd door de tarieven die Ryanair kan toepassen, in het verleden uitsluitend op de lijn Charleroi-Dublin maar sinds kort ook op andere lijnen zoals naar Carcassonne. Ik geef eerlijk toe dat ik dikwijls gebruik heb gemaakt van dit aanbod. Ik vraag me steeds af hoe dit mogelijk is. Een paar weken geleden heb ik deze vraag gesteld aan de heer Müller van Sabena. Hij beweerde Ryanair te zullen aanvallen. Ik had niet de indruk dat ik een antwoord kreeg. Het antwoord heb ik wel gekregen door een interview met Jimmy Boonen te lezen in De Morgen, de

Observatore Romano van het prachtig en progressief denkend Vlaanderen. Hij is een voormalig commercieel directeur van de luchthaven van Charleroi.

Vooraleer mijn betoog te vervolgen, wens ik te beklemtonen dat ik Charleroi het recht gun een zeer goede luchthaven te zijn. In tegenstelling met bepaalde officiële Belgische autoriteiten heb ik Charleroi nooit misgund dat zij hun luchthaven Brussels South genoemd hebben. Dat was efficiënt. In het Frans uitgedrukt, c'était de bonne guerre. Onlangs heeft Charleroi, mijns inziens terecht, nog een proces in beroep gewonnen tegen BIAC.

Ik weet dat de luchthaven van Charleroi ressorteert onder de bevoegdheid van de Waalse regering. Ik vind dit perfect. Hoe Waalser, hoe beter zou ik zeggen.

Ik heb geen problemen met de concurrentie van Charleroi voor de luchthaven van Brussel en Sabena. Het is, mijns inziens, het geschikte ogenblik om dit soort vragen te stellen. Ik heb echter wel problemen met de wijze waarop deze concurrentie met efficiëntie gevoerd wordt. In 1995 werden 41.000 passagiers vervoerd door Charleroi. Vorig jaar waren dat er 255.322. Het is een echt succesverhaal.

In het artikel in De Morgen heb ik een aantal zaken kunnen vernemen en checken met andere bronnen. Het is merkwaardig dat de BSCA die de luchthaven in Charleroi beheert voor 90% in handen is van de NV Sambre Invest die op haar beurt een intercommunale is waarvan de raad van bestuur bestaat uit de fine fleur van de Waalse

politiek uit de omgeving van Charleroi gaande van de heer Maystadt tot de heer Jean-Claude Van Cauwenberghe. Wat doet Sambre Invest? Volgens de voormalige commercieel directeur staat Sambre Invest altijd klaar met het nodige geld om de putten te dempen die de exploitatie van de luchthaven veroorzaakt.

De manier waarop de putten worden gemaakt en de manier waarop vooral Ryanair als het ware wordt gekoppeld aan de luchthaven van Charleroi, is erg interessant. Daarvoor heeft men formidabele argumenten. Ik meende altijd dat Ryanair goedkoop functioneerde omdat de sociale zekerheid in Ierland minder is uitgebouwd en omdat de lonen er lager zijn. Doch, wie het huidige Ierland kent, weet dat het levensniveau er momenteel zeer hoog is. Ze zijn daar heel fier op, want ze steken daarmee zelfs boven de Britten uit. Men kan ons dus niet meer wijsmaken dat de goedkope prijzen van Ryanair alleen maar moeten worden gezocht in het feit dat de Ierse piloten weinig betaald worden.

Elk vliegtuig moet na de landing of voor het vertrek door de luchthaven begeleid worden. In het Engels heet dat "handling" en het gaat onder meer om het sorteren van de bagage en de begeleiding van de passagiers. Per vlucht kost die handling normaal gezien 60.000 frank. Voor de vliegtuigen van Ryanair in Charleroi bedraagt die handling slechts 5.000 frank. Bovendien krijgt het derde toestel dat op één dag land, gratis handling. Dat zorgt natuurlijk voor een negatief saldo in de cijfers op het einde van het jaar. Men zegt ons echter dat dat vlug zal worden bijgelegd door een gift van 35 miljoen van Sambre Invest.

Dat is nog niet alles. In de komende jaren zal men 3 miljard frank investeren in Ryanair. Ryanair heeft zich overigens ook al ingewerkt in het bestuur van de luchthaven van Charleroi, waardoor zij een soort monopolie vormt in de meest mogelijke traditioneel-kapitalistische manier. Daartegenover staat dat de gemeenschap financiert en voor het verlies instaat. Aangaande het geld van de gemeenschap heb ik hier niets te vertellen en bent u ook niet bevoegd. Het gaat hier echter om oneerlijke concurrentie, waarvoor ik de federale regering wel aanspreek.

De kers op de taart is het volgende. Ryanair heeft nog slechts enkele problemen in Brussels South. De verbindingen met het echte Brussel zijn namelijk niet zo eenvoudig. Meestal moet men een taxi nemen van Gosselies naar het station van Charleroi, want de treinverbinding met Charleroi is slecht. Ik heb al vaker gezegd dat de

verbinding van Brussel met Charleroi niet ernstig is. Een taxirit van Charleroi naar Brussel kost echter al gauw 3.000 tot 4.000 frank. Desondanks zou nu het plan bestaan dat de Waalse regering taxi's tussen Charleroi en Brussel zou subsidiëren, waardoor in het vervolg die rit slechts 500 frank zou kosten. Als dat klopt, dan kan men in de toekomst met een taxi goedkoper van Charleroi naar Brussel rijden dan van Zaventem naar Brussel, want dat laatste kost meer dan 1.000 frank.

Precies op het ogenblik dat Sabena erg in de problemen zit, komt die concurrentie van Ryanair opdagen. Elke concurrentie is natuurlijk schadelijk. Volgens mij wordt deze concurrentie, als al hetgeen ik vernomen heb waar is, niet helemaal eerlijk gevoerd. Daarover had ik graag uw mening gekend.

01.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik spreek onder autoriteit van collega Durant die mij een kort antwoord ter beschikking heeft gesteld. U zult het mij niet kwalijk nemen dat ik dit antwoord integraal overneem en er niets aan toevoeg, gegeven dat deze zaak onder haar verantwoordelijkheid valt. Ik vertaal simultaan uit het Frans en ik hoop dat u het mij niet kwalijk neemt als ik enkele gallicismen gebruik.

Op dit ogenblik komt de beschikbare informatie exclusief uit de pers. Mevrouw Durant heeft haar kabinet gevraagd om in samenwerking met de uitbater van de luchthaven van Brussel Nationaal een juridisch dossier samen te stellen op basis van hetwelk het mogelijk moet worden om vast te stellen welke houding men moet aannemen binnen de hypothese dat er concurrentievervalsingen zouden zijn, voortvloeiend uit publieke interventies op de luchthaven van wat men dan Brussel Zuid noemt. Het is duidelijk dat in dit geval de juiste en adequate maatregelen onmiddellijk zullen worden getroffen om op dat ogenblik geen concurrentievervalsende maatregelen te laten bestaan en derhalve de belangen binnen een correcte competitiewetgeving van alle luchthavens, waaronder die van Brussel Nationaal, en van de operatoren die daar actief zijn, te kunnen vrijwaren. Dat is het antwoord dat ik gekregen heb van mijn collega. Dat betekent in concreto dat ik u voorstel mijn collega attent te maken op wanneer het dossier samengesteld is. Zij is inderdaad vanuit de oude Regie der Luchtwegen, op dit ogenblik de Administratie voor Verkeer, degene die de verantwoordelijkheid heeft om toe te zien op een correcte toepassing van de concurrentie-

wetgeving. Ik kan u tot mijn grote spijt op dit ogenblik geen bijkomende details geven, ook omwille van het feit dat het naar mijn oordeel – daarover ben ik het met collega Durant eens – best is om een omstandig, correct en volledig juridisch dossier samen te stellen vooraleer zich te avanceren in desgevallend speculatieve uitspraken.

01.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het brengen van het antwoord van zijn collega. Men mag inderdaad niet speculatief te werk gaan. U zult het mij niet kwalijk nemen dat wanneer ik vaststel dat men geregeld vanuit Charleroi heen en terug naar Dublin kan vliegen voor 999 frank dat men onlangs nog van Charleroi heen en terug naar Carcassonne kon voor 500 frank en dat men van Charleroi regelmatig – niet altijd – heen en terug naar Engeland kan voor 990 frank, die prijzen dermate laag zijn dat het ei zo na niet meer speculatief is – ik zal mij parlementair uitdrukken – wanneer men zegt dat er hier toch sprake is van concurrentievervalsing. Ik herhaal het dat ik Charleroi het succes van die luchthaven niet misgun, integendeel.

Ik onthoud de suggestie om mevrouw Durant eerlang opnieuw een vraag te stellen. Mijnheer de minister, ik wil altijd fair zijn, zeker tegenover u want u bent dat ook altijd geweest. Dit zal wel een klein deel uitmaken van het verhaal dat ik morgen breng. Ik vind dat in de omstandigheden waarin u – wij allemaal maar u in de eerste plaats – nu al maanden moet vechten om een luchtvaartmaatschappij te doen overleven waarvan ik u vanmorgen nog terecht hoorde zeggen dat het om 12.000 gezinnen ging, het toch godgeklagd is – excuseert u mij want ik wil het pluralisme niet schaden – dat we met zo'n concurrentie te maken moeten krijgen.

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

*Voorzitter: Francis Van den Eynde.
Président: Francis Van den Eynde.*

02 Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution de dépliant gratuits par La Poste" (n° 5005)

02 Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de verspreiding van gratis folders in de postkantoren" (nr. 5005)

02.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous recevons régulièrement les rapports d'activité des services fédéraux. Le rapport du service fédéral d'information constate que la diffusion des dépliant publiés par ce service a été quasi inexistante en 2000. Normalement, ces dépliant étaient distribués dans les bureaux de poste, les maisons communales et les bibliothèques. Il semblerait que pour La Poste, distribuer ce genre de dépliant ne constitue plus une priorité. Les auteurs du rapport ajoutent que c'est bien dommage puisque les bureaux de poste représentaient en effet pour le service fédéral un excellent vecteur de diffusion d'informations pour le public. Ils citent à titre d'exemple une campagne pour l'euro, qui a été fort utile. J'en connais pour ma part beaucoup d'autres.

Monsieur le ministre, pourquoi La Poste a-t-elle décidé de changer d'attitude au sujet de la diffusion de ces bulletins gratuits d'information? A-t-elle reçu des instructions à cet égard? Ne pourrait-on envisager de nouvelles collaborations pour l'avenir?

En ordre subsidiaire, le rapport signale que le système "boîte postale 3000" a vu le jour en 1988 et qu'il a permis de diffuser toute une série de campagnes d'informations. Le ministre peut-il me dire en quoi consiste ce système de distribution gratuite sous l'étiquette "boîte postale 3000"? Et comment sera-t-il intégré dans la future réorganisation de La Poste?

02.02 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, cher collègue, La Poste me fait savoir que jusqu'à présent, aucune modification n'est intervenue dans les modalités de diffusion gratuite de dépliant d'information par les bureaux de poste. En dehors des dépliant "boîte postale 3000" et des dépliant des partenaires de La Poste, les bureaux de poste ne distribuent pas gratuitement les dépliant d'information.

"Boîte postale 3000" est un système du service fédéral d'information sous la tutelle du premier ministre, qui a pour but de fournir des informations gouvernementales aux citoyens. Une partie de ce système consiste en la mise à disposition de dépliant dans les bureaux de poste. Les bureaux de poste sont équipés de porte-dépliant spéciaux dans lesquels ces dépliant sont placés. Les dépliant peuvent être emportés par les citoyens.

Dans le cadre de la réorganisation interne en

cours à La Poste, cette dernière ne prévoit pas de modification dans le système existant.

Voilà, madame Coenen, la réponse qui m'a été fournie par La Poste elle-même. Vous savez que, dans le contexte du corporate governance, je m'en tiens à la réponse qui m'est fournie.

02.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, ce n'est pas ce que je lis dans le rapport, à savoir que "4.550.000 dépliant ont été distribués. Il faut en outre souligner que suite aux nouvelles dispositions prises par La Poste à l'occasion des modifications au niveau de la direction de la politique de gestion, la distribution de dépliant gratuits dans les bureaux de poste ne semble plus constituer une priorité pour attirer le public."

02.04 Rik Daems, ministre: Madame Coenen, je ne puis rien vous dire d'autre que la réponse que l'entreprise me fournit.

Je constate en vous entendant qu'il existe un différend à ce niveau. Je vais donc m'informer davantage.

02.05 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Et il existe un autre problème, plus général, dont on reparlera dans le cadre des débats sur le service universel. Il s'agit des avantages que La Poste pourrait tirer de la définition du rapport à l'e-government, et donc à la diffusion de messages de l'Etat fédéral à l'attention des citoyens à travers les bureaux de poste.

Et l'on constate que le service fédéral d'information, qui réalise des campagnes d'information générales et apolitiques et qui œuvre à l'information du citoyen, a vu son «marché» se restreindre.

Partant, je ne peux que ressentir un certain décalage entre, d'une part, un discours encourageant l'utilisation des bureaux de poste comme relais d'information entre les citoyens et l'Etat fédéral, et, d'autre part, la mise en œuvre sur le terrain d'une tout autre dynamique allant à l'encontre de ce discours.

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

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de herziening van de

postcode" (nr. 5022)

- de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "eventuele vervroeging van het ultieme uur voor uitreiking van briefwisseling" (nr. 5023)

- de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "hygiënische maatregelen bij De Post" (nr. 5024)

- de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de afbouw van De Post in Vlaams-Brabant" (nr. 5025)

- de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de postkantoren" (nr. 5043)

- de heer Hagen Goyvaerts aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de uitverkoop van Taxipost in Vlaams Brabant" (nr. 5076)

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de mogelijke wijziging van de postcodes" (nr. 5092)

03 Questions jointes de

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "la révision des codes postaux" (n° 5022)

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "l'avancement éventuel de l'heure limite pour la délivrance du courrier" (n° 5023)

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "les mesures d'hygiène à La Poste" (n° 5024)

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "le démantèlement des services de la Poste dans le Brabant flamand" (n° 5025)

- M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "les bureaux de poste" (n° 5043)

- M. Hagen Goyvaerts au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la liquidation de Taxipost dans le Brabant flamand" (n° 5076)

- M. Jan Mortelmans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'éventuelle modification des codes postaux" (n° 5092)

03.01 Dirk Pieters (CVP): Mijnheer de minister, er gaat alweer een hardnekkig gerucht, met name dat De Post de postcodes wil herzien. Aan de huidige vier cijfers zouden zelfs drie cijfers worden toegevoegd. Enkele jaren geleden ondervonden wij reeds wat dat kan teweegbrengen. De vraag rijst in welke mate dat werkelijk nodig is gelet op de vele concurrerende distributeurs op de markt. Dan moet De Post er toch voor waken zich minder aantrekkelijk te maken. Er zijn nochtans alternatieve hulpmogelijkheden, zoals PGS en plaatsbepaling via gsm, GPRS of UMTS-zenders van de mobiele telefonie en data. Bovendien doen allerhande navigatiesystemen versneld hun intrede.

Mijnheer de minister, klopt het dat De Post de postcode wil verruimen? Zo ja, wat is de planning voor de uitwerking en de invoering van de postcodes?

Zult u de regelgever, het Belgisch Instituut voor Post en Telecommunicatie, de opdracht geven de nieuwe structuur uit te werken naar analogie van wat het reeds voor de telecomsector doet?

Zullen, ten slotte, de betrokkenen – distributeurs, gemeenten, overheidsdiensten en andere – bij de herziening van de codes worden betrokken?

03.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik heb reeds op 14 maart 2001 ongeveer dezelfde vraag gesteld. U hebt toen een zeer snel en efficiënt antwoord gegeven, namelijk dat de postcodes niet zouden wijzigen. Op mijn vraag hoelang de situatie bij het oude zou blijven, hebt u geantwoord dat de postcodes op basis van uw informatie de komende drie jaar niet zouden veranderen. Naar verluidt – de geruchten komen van personen uit de bedrijfswereld en uit De Post – zou er nu toch een wijziging van de postcodes kunnen worden overwogen.

Het is belangrijk dat wij daarover goed worden geïnformeerd. Immers, uit de persartikels van begin de jaren '90 met betrekking tot de invoering van nieuwe postcodes onder voormalig minister Colla, die ik heb laten opvragen, kon ik afleiden dat daar enige moeilijkheden mee gepaard gingen.

Mijnheer de minister, kunt u mij terzake duidelijkheid verschaffen?

03.03 Dirk Pieters (CVP): Mijnheer de minister, mijn volgende vraag is opnieuw ingegeven door een hardnekkig gerucht. Naar verluidt zou De Post overwogen om het uiterste uur voor de uitreiking

van de briefwisseling aanzienlijk te vervroegen. In de sorteercentra is het uiterste uur voor de levering nu 20 uur en in Brussel 21 uur vanwege zijn centrale ligging.

Dit uiterste uur moet de uitreiking op de dag nadien garanderen. Wij hebben het gerucht opgevangen dat dit uiterste uur zal worden vervroegd.

Ik heb terzake dan ook een aantal vragen. Ten eerste, zal het uiterste uur van afgifte voor bedrijfs- en particuliere zendingen worden vervroegd? Ten tweede, de postmarkt stabiliseert, er wordt steeds meer gewerkt met ultramoderne machines en toch vervroegt men het uiterste uur van aflevering. Hoe rijmt men dit? Zou het kunnen dat de veelvuldige manipulaties met het kleurensysteem en de daarbij horende computerbehandeling de oorzaak zijn van het drastisch vervroegen van het uiterste uur van afgifte van dringende zendingen? Ten derde, zijn er in Brussel-X met bepaalde klanten contracten gesloten waarbij de afgifte van briefwisseling kan gebeuren tot 23.00 uur terwijl andere klanten daar niet kunnen van genieten? Ten vierde, zendingen Servipost, die door De Post nog moeten worden gefrankeerd, mogen tot 22.00 uur in het sorteercentrum van Brussel worden afgegeven aan de kaai. Ondertussen werden gewone klanten, die in de loop van de avond hun briefwisseling en bedrijfspost kwamen deponeren, onlangs terechtgewezen dat ze hun afgifte moesten vervroegen. Is dit geen oneerlijke concurrentie en discriminatie? Ten vijfde, is het juist dat 17.00 uur als onredelijk limietuur voor afgifte van briefwisseling werd voorgesteld terwijl de meeste bedrijven en instellingen pas de kantoren sluiten om dat uur? Slaat ons land geen mal figuur bij verschillende nationale en internationale bedrijven en instellingen indien geen dringende briefwisseling meer wordt aanvaard na 17.00 uur?

Mijnheer de voorzitter, ik heb ook een vraag over hygiënische maatregelen bij De Post. Ik kom niet zo vaak naar deze commissie en ik dacht dan ook al deze vragen maar in een keer te stellen in plaats van ze over een aantal weken te spreiden.

Ik verneem dat zowel personeelsleden van De Post als de klanten zich ergeren aan de veelal smerige staat van postzakken, postbakken en postcontainers. De Post zou alleen zijn voertuigen reinigen maar bakken, zakken en containers, die in bedrijven en kantoren komen, zijn vaak ronduit smerig. Het personeel van Brussel X klaagt geregeld over vlooiënbeten en postzakken en -

bakken die bevuild zijn.

Beschikt De Post over installaties om de bakken, zakken en containers te reinigen? Is het juist dat de financiële middelen, die werden uitgetrokken om deze zaken te reinigen, werden besteed aan consultingopdrachten in Brussel X? Is het juist dat De Post liever dure schadelijke verdelingsmiddelen gebruikt in plaats van het probleem aan de bron aan te pakken en tot reiniging over te gaan?

Mijnheer de minister, ik neem aan dat u deze beweringen niet zult kunnen ontkennen. Daarom zou ik u dan ook willen vragen of u als minister nog langer kunt dulden dat de personeelsleden van De Post in zulke onhygiënische omstandigheden moeten werken met alle eventuele gevolgen vandien?

Mijnheer de voorzitter, ik wil het ook nog even hebben over de afbouw van De Post in Vlaams-Brabant. Dit punt staat momenteel in de actualiteit en er zijn nog steeds stakingen aan de gang. De geschiedenis van De Post is er een van afbouw en terugloop. In maart 1998 werd het enige sorteercentrum van de provincie afgeschaft en de werkzaamheden werden overgeheveld naar de directie Brussel. In dezelfde periode fuseerde men de gewestelijke directies Brussel en Leuven. Alhoewel een kleine directiecel Leuven werd behouden, werd het grootste deel van de werkzaamheden overgeheveld naar de directie Brussel. Op 1 januari stierf wat er nog overbleef van die directie Leuven een stille dood.

Heel deze operatie was ten nadele van het personeel. De mogelijkheid om mensen, die om een of andere reden, de uitreiking niet meer aankonden, konden niet meer worden opgevangen.

Vandaag gaan we weer een stap verder: het is de wil van het management van De Post om de diensten snelpost uit Vlaams-Brabant weg te trekken. Het aantal dispatchings wordt drastisch verminderd en eens te meer gaat het werk van Vlaams-Brabant voor een groot gedeelte naar Brussel. De klanten van Taxipost Dilbeek en Halle zullen voortaan vooral aangewezen zijn op Vorst, terwijl de zendingen van de regio Vilvoorde en gedeeltelijk van de regio Leuven vanuit Evere afgehaald en besteld worden. De regio Aarschot – u even bekend als Leuven –, de regio Tienen en de rest van de regio Leuven moeten door het depot Lummen worden bediend. Het weghalen van alle snelpostdepots uit een van de belangrijkste groeiregio's van het land met een

bijna aaneensluitend industriegebied van Drogenbos, Sint-Pieters-Leeuw, Dilbeek, Wemmel, Grimbergen, Vilvoorde, Machelen, Steenokkerzeel, Zaventem tot in Leuven doet vragen rijzen naar de logica van deze gang van zaken.

Mijnheer de minister, ten eerste, hebt u een goed zicht op de stand van zaken? Ten tweede, welke gelijkaardige overhevelingen zijn gedurende dezelfde periode vanuit de directies taxipost-sorteercentra gebeurd richting Brussel of een andere provincie? Hoeveel personeel was daarbij betrokken in vergelijking met Vlaams-Brabant? In de vragen zit de veronderstelling dat het in Waals-Brabant een andere richting uitgaat dan in Vlaams-Brabant en men dus met twee maten en gewichten werkt.

03.04 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb de indruk dat het voor u drukke tijden zijn. Er is de spontane staking bij De Post, onrust over de privatisering bij Belgacom, vliegtuigen die op de tarmac blijven staan en nu geraken de pakjes bij Taxipost blijkbaar niet verdeeld. Gisteren was er bij Taxipost namelijk een staking, bij wijze van spreken van Oostende tot in Lier.

Mijnheer de minister, vorige week vrijdag werd u, in witte badjas en op blote voeten, nogal vroeg uit uw bed gehaald door de Leuvense werknemers van Taxipost. Hierdoor wenste het personeel zijn ongenoegen te uiten over de beslissing van de directie van De Post om de verdeelcentra van Taxipost in Vlaams-Brabant te sluiten en meer bepaald dat van Leuven.

Het personeel voelt zich moegetergd, eerst omwille van een personeelstekort en nu omwille van de verdwijning van de dienst. Het is inderdaad van het goede te veel. Collega Pieters heeft er al op gewezen dat een aantal diensten verhuizen: regio Dilbeek en Halle worden voortaan bediend door Vorst; Vilvoorde en een gedeelte van de regio Leuven zullen worden behandeld vanuit Evere en de regio's Aarschot en Tienen worden voortaan bediend vanuit Lummen.

De personeelsleden begrijpen die beslissing niet goed omdat Vlaams-Brabant toch een bloeiende economische regio is en alle huidige verdeelcentra op de industrie-as Vlaams-Brabant liggen. Om zijn ongenoegen kracht bij te zetten, is het personeel een petitie gestart bij zo'n 400 bedrijven en zij hebben u die blijkbaar overhandigd. Dezelfde dag nog hebt u contact gehad met de directie van De Post, waarbij u

stelde dat het ongenoegen van het personeel niet helemaal ongegrond is. U beweerde dat door deze hervorming van Taxipost de werkkwaliteit zou verbeteren en dat ook de service naar de klanten wordt verbeterd: in managementtermen een win-situatie.

Mijn persoonlijk probleem hiermee is dat de verhuis van honderd personeelsleden naar Vorst, Evere of Lummen een bijkomende verplaatsing vergt van een niet ongeringe afstand.

Hierdoor wordt oneer aangedaan aan het thema werk in eigen streek. Vandaar dat ik om nadere toelichtingen terzake verzoek.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Hoorebeke, alvorens u het woord te geven dank ik u omdat u toestond uw beurt te laten overslaan, teneinde onze werkzaamheden zo goed mogelijk te doen verlopen.

03.05 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, als laatste spreker sluit ik mij graag aan bij dit virtueel debat over De Post.

Er werd gepraat over Taxipost, over de vervroeging van het ultieme uur voor de aflevering van de briefwisseling opdat deze 's anderendaags ter bestemming zou zijn en dergelijke. Dat geeft mij het gevoel teruggekeerd te zijn in de tijd van de postkoetsen.

Vanmorgen ontvingen wij een brief die op 26 juni was afgestempeld te Kortrijk, ongeveer 40 kilometer van Gent. Met de postkoets zou de brief wellicht sneller zijn besteld.

Eigenlijk til ik daar niet meer zo zwaar aan; men leert immers met alles leven. Er bestaat trouwens een boek met de titel "Alles went". Welnu, dat is ook met De Post het geval.

Toch is de toestand schrijnend. Terecht hebben wij te maken met sociale onrust binnen De Post, en worden er stakingsacties georganiseerd. Ik ben nochtans geen voorstander van stakingen of het blokkeren van een vliegtuig. Het is evenwel symptomatisch voor wat er aan de gang is. De problematiek van De Post is reëel, meer bepaald in Gent. Trouwens, de voorzitter en andere leden uit Gent hebben in dat verband reeds meermaals geïnterpelleerd.

Het probleem van de postcode is eveneens geen virtueel bericht. Recent bracht ik een bezoek aan het nieuw sorteercentrum in Gent. Welnu,

mijnheer de minister, volgens u is dat misschien een virtueel probleem waarmee men slechts binnen tien jaar zal worden geconfronteerd, maar op het terrein is men daarmee bezig. De vraag is of wat in het Parlement wordt gezegd wel altijd overeenstemt met de realiteit.

Ik begrijp dat er sociale onrust heerst, dat men niemand vindt die nog postbode wil worden en de postbodes die toch nog willen werken overbelast zijn. Immers, zij kunnen hun vakantiedagen niet meer opnemen en dergelijke.

Wij zouden er gemakkelijk kunnen overheengaan en de postkoets terug invoeren. Maar dat zal echter geen oplossing brengen. Inderdaad, mijnheer de minister, zolang u deel uitmaakt van de regering, al bijna twee jaar, werd u geconfronteerd met deze problematiek. De zaken verbeteren dus niet, tenzij u ons vandaag heuglijk nieuws kunt verkondigen.

Naar aanleiding van de stakingsacties en de sociale onrust die vooral in Vlaanderen heerst, verklaarde een syndicale afgevaardigde dat dit vooral te wijten zou zijn aan het feit dat de werklast van een postbode in Vlaanderen hoger zou liggen dan in Wallonië. Dat bericht stemt eigenlijk overeen met hetgeen de afgevaardigde-beheerder van De Post daarvoor reeds had verklaard, met name dat de werklast van een postbode in Vlaanderen 35% hoger zou liggen.

Of de werklast 35% of 20% hoger ligt in Vlaanderen dan in Wallonië, of gelijk is, dat doet er niet toe. Dat is voor mij om het even. Ik wil dat De Post goed functioneert.

In het beheercontract is bepaald dat wanneer hier een brief wordt afgeleverd om 18 uur, deze 's anderendaags om 9 uur in Kortrijk moet worden besteld. Dat moet toch mogelijk zijn. Dat geldt zowel voor Wallonië als voor Vlaanderen. Of is dit een communautaire aangelegenheid?

Mijnheer de minister, is het juist dat de werklast voor de postbodes in Vlaanderen hoger ligt dan in Wallonië en zo ja, met welk percentage? In bevestigend geval had ik graag vernomen hoe het verschil te verklaren is.

Welke maatregelen werden inmiddels genomen om deze discriminatie weg te werken? Hoeveel bijkomende postbodes werden hiervoor aangeworven in Vlaanderen en hoeveel zullen er nog worden aangeworven?

Welke maatregelen zullen worden getroffen om de

slechte werking van De Post in Vlaanderen definitief en structureel weg te werken? Het mogen inderdaad geen tijdelijke oplossingen zijn noch nepoplossingen. De oplossingen moeten De Post toelaten optimaal te functioneren, zoals dat hoort in de 21^{ste} eeuw en hiermee bedoel ik snel en efficiënt.

03.06 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, wat de vragen over de postcodes betreft, De Post zal die niet veranderen. De informatie blijft tot nu toe onveranderd. Als er zich op technologisch vlak een evolutie voordoet, kan desgevallend een wijziging worden overwogen, maar vandaag is dat alvast niet het geval. Op het ogenblik kunnen de sorteermachines door de huidige technologische verbeteringen volgens de ronde op basis van de bestaande postcodes sorteren. In Gent worden er tests gedaan, uiterekend omdat daar het probleem het grootst is.

Wat de vraag over de uiterste datum voor de uitreiking van briefwisseling betreft, laat De Post mij weten dat er geen sprake is van een vervroeging van de uitreiking. De huidige veranderingsprogramma's hebben integendeel tot doel een uniforme, betrouwbare en hoogwaardige service aan de klanten te leveren. Ik moet toegeven – ik richt mij tot de heer Van Hoorebeke – dat natuurlijk niet alles van een leien dakje verloopt. Degenen die al een aantal keren de toelichting bij het reilen en zeilen van De Post in commissie hebben bijgewoond – die verlopen in een geest van transparantie –, kunnen echter vaststellen dat er heel veel beweegt. Ik heb niet de pretentie te denken dat in De Post op één jaar tijd alles kan worden veranderd en dat ik dat na twee jaar als beleidsverantwoordelijke op mijn conto zou kunnen schrijven. Desalniettemin waait er op heel wat terreinen een nieuwe wind.

Dat roept natuurlijk heel wat weerstand op. Daarmee kom ik meteen op de vragen over Taxipost. Taxipost wil op korte termijn een betere service aan de klanten leveren. In januari 2001 is er een plan goedgekeurd waarbij 1,6 miljard frank in een nieuw distributienetwerk wordt geïnvesteerd. Begin februari werden de vakbonden hierover ingelicht. Het komt erop neer dat er van 42 regionale distributiecentra 9 distributiecentra overblijven, met 1 centrum in Brussel X, dat in hoge mate is geautomatiseerd. De centra zijn gevestigd in Mortsel, Wetteren, Herstal, Courcelles, Lummen, Brussel-Noord, Roeselare, Tournai, Jumelle en Brussel-Zuid dat een dubbele functie zal hebben.

In verband met het centrum in Brussel-Noord is er

sprake van Evere. Tijdens mijn opleiding tot handelsingenieur kreeg ik wachttreinwiskunde. Daarbij moest ik de kortste afstand tussen de bestemming en de leverancier berekenen. Daartoe moest ik routes inkorten en de kosten verminderen met het oog op een snellere uitvoering. Met andere woorden, de inplanting van die 9 centra heeft tot gevolg dat de klanten beter worden bediend. Voor de rest verandert er weinig. Terwijl vroeger pakjes kriskras in en naar 42 centra moesten worden gebracht, is dat nu in en naar 9 centra. Immers, er worden kleine bestelwagens ingezet en of de chauffeur nu van Leuven naar Aarschot moet rijden of van Leuven naar Evere, maakt geen verschil.

Hier wordt dus een probleem te berde gebracht, dat er geen is, omdat er voor de personeelsleden niets is veranderd. In Vlaams-Brabant zullen de chauffeurs niet meer naar de regionale distributiecentra rijden, maar naar Lummen of Evere. Dat is de enige verandering.

Er wordt gejongleerd met symboliek. Of het centrum nu in Aarschot, Tienen of Leuven gevestigd is, verandert weinig voor de personeelsmensen, behalve dan dat de nieuwe regionale centra fatsoenlijk zijn ingericht. De bestaande distributiecentra van Taxipost zijn niet anders dan schandalige "koten"; u moet ze maar eens bezoeken. Dat is de realiteit. Wij investeren 1,6 miljard frank om de situatie te verbeteren. Dat is een goede zaak.

Aangezien de vakbonden daarover al sinds februari zijn ingelicht, leek die actie bij mij thuis toch wat eigenaardig. Ik ben gelukkig een vroege vogel en nu hebben de mensen ook eens gezien dat ik dan blootsvoets in een beige peignoir rondloop.

Wat de zakken betreft, zullen in het kader van de nieuwe sorteercentra alle containers en bakken worden vervangen. Het gebruik van zakken zal volledig verdwijnen en in de nieuwe sorteercentra zullen bakken voor wasmachines worden geïnstalleerd. Ondertussen zullen we de jute zakken vervangen door nylon zakken. Het schijnt dat vlooiën graag in jute zitten en niet in nylon. Ik weet niet of dat waar is. Niettemin zijn dit toch wel ingrijpende wijzigingen.

Nu kom ik tot de werklust, mijnheer Van Hoorebeke. Wanneer men onder werklust de werkbelasting van een uitreizingsronde verstaat, dan is er in principe weinig verschil tussen de werklust van de onderscheiden uitreizingsdiensten. Wel is er vandaag een systeem van

effectieven per kantoor van 120%. Vlaanderen zit bij die 120%, maar Wallonië bij de 140%. Het resultaat hiervan is dat men in Wallonië geen hogere of lagere werklust heeft, maar dat er meer mogelijkheid tot vakantie is. Daar komt die gevoeligheid waarschijnlijk vandaan.

De reorganisatie van De Post loopt tot in 2005. Elk jaar zullen er nieuwe reorganisaties komen die altijd bij het personeel wat weerstand zullen oproepen. Men kan dat niet vermijden, wanneer men zo een groot systeem van meer als 40 000 mensen lean and mean moet maken, omdat de markt binnen een aantal jaren eraan zit te komen. Die veranderingen brengen jammer genoeg een aantal weerstanden met zich mee.

Ik probeer, althans op politiek vlak, mijn handen af te houden van het functioneren van De Post. Stelt u zich voor dat ik zou ingaan op alle, vaak terechte, verwijten van vele collega's. Dan wordt het gewoon onwerkbaar. Ik zou het centraal punt van een enorm dienstbetoon worden, want ik zou de individuele belangen van mensen die zich verongelijkt voelen – en waarschijnlijk op een aantal punten terecht – moeten kanaliseren naar een management dat met de klachten, omwille van de minister, rekening moet houden. Dat is totaal onmogelijk.

Dit is ook een beetje mijn antwoord op de vraag van de heer Goyvaerts. Dat is ook de reden waarom ik voor Leuven niet ben ingegaan op die opmerkingen, hoe graag ik dat ook zou doen. Als ik dat daar doe, dan moet ik dat overal doen. Voor men het weet, is het voor de directie onmogelijk om enige wijziging door te voeren, want dan staat men elke morgen bij mij om zaken te vragen. Dat zou zeker ingaan tegen een hedendaagse manier van beleidsvoering, waarbij dat men wel de strategische objectieven mee berekent maar niet de dagelijkse werking van een bedrijf beïnvloedt. Dat lijkt me echt niet nuttig. Hoe graag ik het voor iedereen beter zou willen maken, dat mag niet ten koste van anderen gebeuren. Daarom houd ik mij aan de beslissingen van De Post.

De **voorzitter**: Als u het mij toestaat, zou ik voor de replieken de chronologische orde willen toepassen die ik heb gebruikt bij het stellen van de vragen. De heer Pieters is er niet meer, maar de heer Mortelmans wel.

03.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, u mag mijn beurt overslaan. Ik dank de minister voor het antwoord.

De **voorzitter**: Dan is het nu de beurt aan de heer

Goyvaerts.

03.08 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister ik hou het kort. Ik begrijp u wanneer u zegt dat u zich niet kan moeien met het management van De Post. Dan zou u zich in iedere gemeente of stad waar er problemen rijzen, moeten mengen en dat is geen zuivere politiek. Dat is ook niet de functie van een minister. Dat de personeelsleden echter bij u thuis komen aankloppen, is het gevolg van het feit dat zij geen gehoor krijgen bij hun vroegere oversten en hun ongenoegen trachten te uiten via een ander kanaal. Zo komen zij bij u terecht. Daarvoor heb ik begrip. U zegt dat het plan sinds februari gekend is. Nu is er blijkbaar een implementatie, want anders zouden de tegenkantingen er niet zijn. Ten titel van informatie: wanneer wordt dat plan voleindigd, dit of volgend jaar?

03.09 Minister Rik Daems: Lummen zal eind dit jaar worden voleindigd, Evere half volgend jaar. U kaart natuurlijk een terecht punt aan. De communicatie in zo een groot bedrijf doet vragen rijzen, maar men moet dat zien in een breder perspectief. Ook in andere grote bedrijven zijn er immers communicatieproblemen. De mensen aan de top en de mensen van de syndicale organisatie zijn heel transparant ingelicht en proberen zelf te bepalen welke boodschap ze aan de werknemers verkopen. Mocht de directie dat zelf doen, zonder de syndicaten, dan ontstaan er een heleboel problemen.

Soms loopt de agenda van de directie niet gelijk met die van de syndicale verkoop. In een bedrijf met meer dan 40.000 werknemers is dat niet altijd mogelijk. Het is niet ter verschoning dat ik dat zeg, dit is gewoon een naakt feit. Trouwens, ik probeer die mensen ook zelf te ontvangen, of eens een bezoek te brengen om hen wat gerust te stellen. We hebben dat nog gedaan. In alle eerlijkheid, ik denk dat we er tot nu toe toch in geslaagd zijn om een enorm veranderingsproces in De Post in goede banen te leiden. Zoiets is toch niet zo evident.

De **voorzitter**: En dan zijn er werknemers die 's morgens vroeg bij u komen bellen.

03.10 Minister Rik Daems: Ik ben daar niet kwaad voor, natuurlijk. Andere mensen doen daar misschien lastig over. Men moet zoiets nu natuurlijk ook niet elke morgen gaan doen.

De **voorzitter**: In hetzelfde arrondissement heeft daar ooit iemand zeer lastig over gedaan.

03.11 Minister **Rik Daems**: Ja, dat is jammer. Ik ben meteen naar buiten gekomen en ik ben met die mensen gaan praten.

De **voorzitter**: U hebt geen hond zeker?

03.12 Minister **Rik Daems**: Ik heb een dochtertje van drie jaar en zij was wel geschrokken; wat vervelend was. Al die boze mannen met rode en blauwe en groene vlaggen voor de deur... Ze zei: "Die blauwe, dat zijn de goeden, maar wat doen die roden en die groenen hier? Jaag die weg, papa!" Nee, dat was het enige vervelende, want kleine kinderen zijn daar natuurlijk gauw bang van.

03.13 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Het is evident dat er ernstige inspanningen gedaan worden om De Post beter te doen functioneren. Het enige probleem is natuurlijk dat alles zeer langzaam gaat. Zoals u zelf hebt aangehaald zijn en blijven er toch verschillen tussen Vlaanderen en Wallonië. U hebt het over 120 en 140%, ik heb niet goed begrepen welke de criteria zijn. Maar in elk geval zegt u, dat die 120% beter beantwoordt aan de professionele noden.

03.14 Minister **Rik Daems**: De norm die men nu hanteert is 120%. In Vlaanderen zit men ongeveer op die norm, en in Wallonië ongeveer op 140%.

03.15 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): U zegt dat deze verhouding beantwoordt aan de werkbehoeften. Men kan daardoor onder meer beter vakantie nemen zodat het personeel op een normale wijze kan functioneren. In Vlaanderen is een van de grote problemen echter dat men door een grotere werkdruk geen vakantiedagen kan opnemen, en dat daardoor de sociale onrust natuurlijk aangewakkerd wordt. Wat ook de oorzaak is, er is een verschil. Mijn vraag is toch concreet: werkt men dat verschil weg? Want als 140% voor Wallonië goed is en De Post op een behoorlijke wijze doet functioneren, denk ik dat het percentage ook in Vlaanderen naar 140% moet worden gebracht.

03.16 Minister **Rik Daems**: Het is omgekeerd. De 140% maakt dat men veel meer souplesse heeft in vakantieregelingen waardoor iedereen ongeveer vakantie kan nemen wanneer hij of zij dat wil. Terwijl dat niet normaal is in een bedrijf. 120% is de juiste norm.

03.17 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Dus Wallonië moet naar 120% komen?

03.18 Minister **Rik Daems**: Ja, op termijn, maar men moet natuurlijk rekening houden met de vastheid van betrekkingen en zo. Er is een bepaald kader waarbinnen kan worden geboekt.

03.19 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Dit zal dus op termijn gebeuren? Op lange termijn?

03.20 Minister **Rik Daems**: Nogmaals, ik ga mij niet mengen in het bestuur en het management van De Post. Ik kan daar dus geen termijnen op zetten.

03.21 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Dit is geen detail, het gaat niet over de postzakken, hoe belangrijk ook, en over levering, hoe belangrijk ook, maar dit gaat toch over een hele regio die inderdaad met een verschil zit.

03.22 Minister **Rik Daems**: De norm is 120%.

03.23 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Maar er gaat aan gewerkt worden om dat weg te werken? Op korte termijn?

03.24 Minister **Rik Daems**: Mijnheer Van Hoorebeke, hoe kan ik daar nu op antwoorden? We moeten wat ernstig blijven. Ik geef u de correcte concrete informatie zoals ze vandaag bestaat. De norm is 120%. Vlaanderen voldoet daar ongeveer aan, Wallonië zit aan 140%. Men zit in een kader van vastheid van betrekkingen met een aantal statutaire regelingen waardoor mensen die ergens zijn daar niet zomaar weg kunnen. Zal daaraan gewerkt worden? Ja. Op korte termijn? Daar kan ik u niet op antwoorden. Daarvoor zou ik al die verschillende statuten moeten kennen. Die ken ik op dit moment niet. Ik wil dat navragen, maar u wil toch niet dat ik zomaar een antwoord gok? Maar dat het inderdaad de norm is die moet prevaleren op termijn, dat is evident.

03.25 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): U kan niet ontkennen, mijnheer de minister, dat dit geen nieuw gegeven is dat ik aanbreng. In het verleden is er al gewezen op dit verschil. Maar ik zal hier misschien eens een schriftelijke vraag over stellen, dan kan u ze veel gedetailleerder beantwoorden.

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

04 **Vraag van mevrouw Annemie Van de Casteele aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "Nationale DelcredereDienst" (nr. 5082)**

04 Question de Mme Annemie Van de Casteele au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'Office National du Ducroire" (n° 5082)

04.01 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb u al herhaaldelijk vragen gesteld over dit onderwerp. Elke keer opnieuw hebt u andere zwaardere dossiers aan uw hoofd. Stilaan moet er toch duidelijkheid komen in dit dossier. Ik krijg de indruk dat u mij aan het lijntje houdt. Op 14 februari hebt u mij geantwoord dat de regering nog altijd niet tot een besluit was gekomen over de Nationale Delcredere dienst en over de impasse die daar op de verschillende niveaus aanwezig is. U was er toen van overtuigd dat er in de volgende weken beweging zou komen in een aantal zware dossiers, met andere woorden, dat er een politieke deal zou gesloten worden. Daarmee zouden een aantal problemen van de Delcredere worden opgelost. U hebt dat met evenveel woorden gezegd.

Vandaag stel ik vast dat er nog niet veel veranderd is. In een tijdschrift van 17 mei lees ik trouwens: "Delcredere dienst: 300 miljard frank zwalpt stuurloos rond." Daarbij wordt de vraag gesteld of Delcredere als publieke kredietverzekeraar nog zin heeft. "De paars-groene regering ligt er blijkbaar niet wakker van, want al meer dan een jaar zwalpt Delcredere stuurloos rond in de woelige wateren van de export-kredietverzekeringen."

Mijnheer de voorzitter, nu België Europees voorzitter is, beweegt er op dat vlak heel wat, ook op het terrein waar de Delcredere dienst actief is, zijn er heel wat privatiseringen aan de gang. De heer Monti heeft onder andere een aantal plannen die een weerslag zouden kunnen hebben op de activiteiten van Delcredere. In deze periode is het dus heel belangrijk dat de raad van bestuur kan werken. Delcredere moet bovendien geleid worden door mensen die kunnen anticiperen op al die evoluties. Zo zou de notie van korte termijn uitgebreid worden en meer landen zouden als industrielanden beoordeeld worden. De klassieke activiteiten van Delcredere kunnen dus worden bedreigd.

Uit het jaarverslag van Delcredere blijkt niet onmiddellijk dat er iets aan de hand is. In 2000 hebben ze zelfs goed gepresteerd. Toch zijn er op het terrein heel wat problemen waar dringend een oplossing voor moet gezocht worden.

Ondertussen is het Lambermont-akkoord in

uitvoering. Ik verwijs naar artikel 3 van de wet waarover wij vorige week hebben gestemd. De bevoegdheid inzake buitenlandse handel wordt volledig overgedragen naar de gewesten, maar de kredietverzekering blijft een federale materie. Wij zijn hiermee akkoord gegaan, ervan uitgaande dat risicospreiding best op een zo groot mogelijke schaal gebeurt. Daarom kan de Delcredere dienst op het federale niveau actief blijven. De wet bepaalt anderzijds wel dat de vertegenwoordiging van de gewesten binnen de federale instellingen en organen gewaarborgd wordt.

Wij kunnen echter niet blind zijn voor de grote verschillen in exportcijfers in de twee grootste Belgische regio's. Men moet daarmee rekening houden binnen de Delcredere dienst. Vlaanderen heeft nog altijd een uitvoer van ongeveer 60% en 80% van de uitvoer naar de verre markten. Het is net daar dat Delcredere actief is.

Mijnheer de minister, u hebt ons al een aantal bespiegelingen voorgehouden over de richting die u zou kunnen uitgaan om in het statuut van Delcredere structureel een aanpassing door te voeren. Ik heb ook geruchten opgevangen dat een aantal regeringspartners niet enthousiast waren over uw plannen. In welke richting zal de zaak nu evolueren? Ten eerste, wat zal de regering ondernemen om de marktpositie van Delcredere maximaal te versterken? Ten tweede, wat zal de regering doen om artikel 3 van de bijzondere wet houdende de overdracht van de bevoegdheden uit te voeren?

Ten derde, hoe zal er rekening worden gehouden met de regionale verschillen? Ten vierde, is daarover al overleg gepleegd met de gewesten? Ten vijfde, wanneer wordt er een nieuwe raad van bestuur aangeduid? Ten zesde, wanneer en hoe wordt er een nieuwe directeur-generaal aangeduid?

04.02 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van de Casteele, de plannen van een collega binnen de regering worden niet altijd met enthousiasme onthaald. Anders zouden er Ministerraden plaatsvinden zonder enige vorm van discussie. Ik voel mij dus zeker niet ongemakkelijk.

De voorzitter van de raad van bestuur van de Nationale Delcredere dienst is wel van oordeel dat de privatisering van een aantal diensten onvermijdelijk is. Ik treed deze stelling bij. Ik vraag me wel af of meer verregaande voorstellen niet aan de orde kunnen zijn. Mijn kabinet heeft zich de voorbije maanden gebogen over de

concurrentiekracht van de Nationale Delcredere-dienst op het niveau van haar diverse productsegmenten, zowel binnen als buiten de OESO, kort, lang, commercieel, niet-commercieel. Ik moet u niet vertellen hoe het bedrijf in elkaar zit. Uit deze strategische analyses blijkt dat de Nationale Delcredere-dienst op een ambitieuze, graduele en evenwichtige manier zal moeten evolueren naar strategische allianties in het kader van de consolidatie van de krediet-verzekeringsmarkt en naar de branchevervaging die ook daar optreedt.

Op wereldvlak genieten we een uitstekende reputatie. We zijn het instituut dat op wereldvlak wordt gebruikt voor de creditratings. We zullen natuurlijk moeten evolueren op basis van de markttendensen en binnen de geplande Europese reglementeringen. Zo'n strategische hervorming kan enkel plaatsvinden in samenspraak met enerzijds het bedrijf en anderzijds de regering. De tijd wordt vandaag stilaan rijp om daarover van gedachten te wisselen.

04.03 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Stilaan? Binnen twee jaar is de regeringstermijn afgelopen en dan is er misschien niets gebeurd.

04.04 Minister Rik Daems: Soms moet u aan de tijd de tijd een beetje laten. Met alle respect, maar ik heb al een aantal hervormingen doorgevoerd waarvan niemand had gedacht dat ze op twee jaar tijd mogelijk zouden zijn.

De gewesten zijn allebei met twee vertegenwoordigers aanwezig in de raad van bestuur. De regering zal ook met de gewesten overleggen om na te gaan welke de meest doeltreffende weg is om de gewesten een rol te geven. Dat overleg is nog niet afgesloten. Er zijn verschillende opties die echter nog niet concreet zijn. Bij mijn voorstel zal ik rekening houden met de regionale verschillen inzake uitvoer naar verre markten. Alhoewel deze regionale verschillen niet altijd objectief te meten zijn, omdat diverse dossiers via coördinatiecentra worden ingediend. Hoe kan u dan uitmaken waar de herkomst ligt? Er zijn ook vaak administratieve zetels in Brussel die hun activiteitenzetel elders hebben.

Uiteraard moet er dringend een nieuwe raad van bestuur worden aangeduid. De situatie met twee directeurs is nog altijd bestaande. Het is evenwel mijn bedoeling om goede hervormingen door te voeren. Daarom heb ik tot op heden nog geen aanstellen gemaakt om de situatie te veranderen. In het Staatsblad staat wel een procedure waarmee ik kandidaturen aanvraag. Ik zal deze

procedure op regeringsniveau voorleggen. De tweehoofdige leiding van de Nationale Delcredere-dienst heeft echter niet verhinderd dat het bedrijf betere cijfers kan voorleggen. U zou bijna denken dat die tussenoplossing een goede zaak is. Dat is de waarheid. De cijfers zijn de voorbije maanden ingrijpend verbeterd.

Toch moet er een grote hervorming worden aangevat. Ik zal binnenkort enkele voorstellen voorleggen aan de regering. Mevrouw Van de Casteele, u bent een politica met ervaring. Soms moet u de tijd de tijd laten om ingrijpende wijzigingen met succes te kunnen voorleggen.

04.05 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Mijnheer de minister, ik ben ontgoocheld in uw antwoord. Ik wil u best wat tijd geven, maar op 14 januari 2000 heb ik u hierover mijn eerste vraag gesteld. Ik heb u veel te veel respijt gegeven.

Ik had deze vraag net zo goed al veel sneller kunnen stellen, al van bij uw aantreden en van bij het begin van deze legislatuur. Ik denk dat ook een aantal anderen heel ontgoocheld zullen zijn over uw antwoord, want ik had het gerucht gehoord dat er eindelijk schot in de zaak kwam. En nu zegt u vandaag op al mijn vragen dat u daar niet te veel over wil vertellen omdat het beter is dat men een goede hervorming doorvoert. En binnenkort zult u het dan wel op een Ministerraad brengen. Hoeveel ministerraden zijn er nog? Zal het dan nog voor de vakantie kunnen, of zal het voor oktober zijn? Kan u daar misschien iets over zeggen, zodat de mensen op het terrein ook weten waar zij aan toe zijn?

Het is juist dat Delcredere nog een zekere goede reputatie heeft, maar als we op dit pad verder gaan, dreigen we die wel snel te verliezen. Het is een instrument dat zeker voor onze vele KMO's belangrijk is, en ik wil te allen prijze dat dit instrument performant blijft.

Ik denk dus dat men dringend met de gewesten moet onderhandelen. Want ook daar heb ik mijn oor te luisteren gelegd, mijnheer de minister. U zegt nu wel dat u daarover zult onderhandelen met de gewesten, maar u had dat al een jaar lang moeten doen, om te weten hoe uit de impasse te geraken. U wist dat Lambermont in de pijlpijn zat. We waren er niet zeker van dat het akkoord goedgekeurd zou worden, maar dat is geen excuus om dat niet voor te bereiden. En ik weet dat u daarover nog steeds geen contact hebt opgenomen met de bevoegde minister op gewestelijk niveau aan Vlaamse kant. Misschien hebt u dat wel al gedaan aan Franstalige kant. Dat

weet ik niet.

Er is nog één punt, mijnheer de minister, met name de mogelijkheid van verzekering voor risico van de gewesten. U hebt daar helemaal niets over gezegd. Klopt het dat erop aangedrongen wordt om in een oplossing of een wettelijke aanpassing te voorzien, zodat risico's die niet voor rekening van de federale Staat kunnen worden verzekerd, wel doorgeschoven kunnen worden naar de gewesten? Ik kan u alvast zeggen dat men daar aan onze kant zeker geen vragende partij voor is. Er zijn hier twee mogelijkheden. Ofwel zegt men dat er redenen zijn om Delcredere over te dragen aan de gewesten. In dat geval had men de Delcredere dienst toch kunnen regionaliseren. De tweede mogelijkheid, waarin wij ons beter konden vinden, was dat het beter is Delcredere federaal te houden omwille van de spreiding van het risico. Doch, voor de tweede mogelijkheid kiezen en dan een deel van de risico's, met name de zogezegde onverantwoorde risico's, doorschuiven naar de gewesten, dat kan niet.

Ik zou dus toch nog graag van u weten hoe het nu zit met het doorschuiven van de risiconeming naar de gewesten.

04.06 Minister **Rik Daems**: Op dit ogenblik is dat in ieder geval niet iets dat in mijn plannen voorkomt.

De **voorzitter**: Deze vraag heeft al te veel tijd in beslag genomen. Ik moet het Reglement toepassen.

04.07 **Annemie Van de Casteele** (VU&ID): Ik kom toch terug hoor!

De **voorzitter**: Mevrouw Van de Casteele, uw aanwezigheid zal charmant overkomen.

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

05 **Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la protection des utilisateurs des Services d'Information par Télécommunications" (n° 5085)**

05 **Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bescherming van de gebruikers van diensten die telefonisch informatie verstrekken" (nr. 5085)**

05.01 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, ma question porte sur Belgacom. A l'époque où la société Belgacom se trouvait en situation de monopole absolu, une commission d'éthique des services d'information par télécommunications avait été mise place, afin d'en protéger les utilisateurs.

Avec la mise en place de la concurrence totale sur le marché des services de télécommunications, cette commission fut suspendue, car il n'existait aucune base légale pour pouvoir intervenir vis-à-vis des opérateurs de télécommunications autres que Belgacom.

Partant, l'on ne pouvait plus continuer à cibler uniquement l'ancien opérateur monopolistique sans induire une discrimination à son égard.

En lieu et place de cette commission d'éthique, on promet alors d'élaborer un code de bonne conduite – lequel devrait s'appliquer aux différents opérateurs par un système d'affiliation librement consentie.

Entre-temps, de nombreux problèmes ne cessent d'être dénoncés par les associations d'utilisateurs, dont notamment l'utilisation abusive des numéros 0900 pour lesquels les conditions d'accès ne sont pas très claires et les coûts, très élevés.

Les usagers dénoncent la multiplication des annonces invitant à téléphoner à des numéros 0900 afin de participer à des émissions radiotélévisées ou de gagner des prix. Mais les conditions d'utilisation de ces numéros 0900 demeurent peu claires.

En conséquence, plusieurs demandes ont été introduites aux fins de clarifier la situation.

Monsieur le ministre, vous avez reçu plusieurs courriers à ce sujet. Précédemment, vous aviez répondu que l'IBPT était chargé d'élaborer des propositions de solution et devait adapter ce règlement au marché. En outre, des consultations devaient avoir lieu avec le secteur.

Aussi, monsieur le ministre, je désirerais que vous me fassiez un rapport sur l'état actuel de la situation. Où en est la consultation du secteur? Où en sont les travaux de l'IBPT à ce sujet? Ledit projet de code de bonne conduite est-il en cours d'élaboration? En attendant la mise en œuvre de ce code de bonne conduite et son adoption, quels recours peuvent invoquer les usagers et les associations de consommateurs, lorsque ceux-ci

constatent des procédés abusifs ou insuffisamment clairs? Jugez-vous suffisant de protéger par le canal d'un code de bonne conduite les utilisateurs des services d'information par télécommunications? Ce code de bonne conduite a-t-il la même valeur qu'une commission d'éthique chargée de régler des litiges et d'émettre des avis? Assurément, il y va d'un enjeu de protection des consommateurs.

05.02 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, chers collègues, à l'époque où la société Belgacom se trouvait en situation de monopole, une commission d'éthique des services d'information par télécommunications existait bel et bien. Celle-ci avait été mise en place à la suite d'une décision du Conseil des ministres prise en 1994 dans le dessein de protéger les utilisateurs. L'IBPT fut chargé d'assurer le secrétariat de cette commission. Dans la période s'étalant de 1994 à 1997, seul un petit nombre d'infractions fut signalé.

Dès la mise en place de la concurrence totale sur le marché des services de télécommunications, laquelle débuta en 1998 et est aujourd'hui généralisée, tous les opérateurs disposant d'une licence pour la téléphonie vocale purent conserver les séries de numéros 077 et 0900 et suivants et les mettre à la disposition des prestataires de services.

Dans ce cas, on entre dans le domaine de la protection du consommateur.

En principe la série 077 est réservée aux services à caractère érotique de rencontres ou dont le but principal n'est pas de fournir des informations mais d'allonger la durée de la conversation.

Ces numéros sont facturés à 7 francs par minute en heures pointe et à 3,5 francs par minute en heures creuses. Les 0900 sont facturés à 18 francs par minute et les séries 0902, 0903 peuvent être surfacturées jusqu'à 45.000 francs par minute.

Afin d'éviter que, contrairement à Belgacom, certains opérateurs refusent de collaborer avec la commission d'éthique et de se plier aux éventuelles sanctions qu'elle leur imposerait, la loi du 19 décembre 1997 modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, a inséré dans celle-ci un nouvel article visant à fixer par arrêté royal un code d'éthique assurant que tous les prestataires de services sont liés aux mêmes obligations en la matière.

C'est ce projet d'arrêté royal qui se heurta à certaines difficultés d'application vis-à-vis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Il est apparu que ces difficultés remettaient en question l'éventuelle efficacité de la commission.

Dès lors, il fut décidé de réétudier les possibilités de légiférer en cette matière dans le cadre de la réforme de l'ensemble de la législation sur les télécommunications qui est à l'étude actuellement.

Dans cette nouvelle orientation, qui se dessine, les principes de base du code de conduite pourraient être imposés par d'autres voies que par l'ancienne commission d'éthique. On pourrait donc, par la voie légistique, imposer certains éléments que vous avez mentionnés.

Dans l'attente, l'IBPT ne peut faire que continuer à analyser les plaintes en la matière.

Ces examens portent, d'une part, sur l'existence d'éventuels aspects pénaux qui, le cas échéant, feraient immédiatement l'objet de poursuites et, d'autre part, sur les abus en matière d'attribution de séries de numéros d'appel, notamment les cas de tarification abusive par rapport au type de service offert.

Dans les situations que je viens de décrire, l'institut envisage, après rappel, de lancer une procédure pouvant aboutir au retrait des numéros attribués par l'opérateur mis en cause.

Je suis tout à fait d'accord sur le fait qu'il est nécessaire d'apporter un maximum de protection aux utilisateurs de ces services. A cette fin, il faut s'efforcer de rechercher des solutions qui permettront des réactions rapides et efficaces adaptées à l'extrême mouvance du monde des communications. Or c'est là que se situe le problème. Il faut prévoir de nouveaux moyens de protection du consommateur différents de ceux qui existent aujourd'hui. Sinon, une situation de marché continuera à subsister. L'IBPT a déjà travaillé sur ce problème. J'espère recevoir des propositions concrètes de ce dernier assez rapidement.

05.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous avez dit qu'un nouveau projet se préparait en matière de télécommunications. Quel calendrier prévoyez-vous pour ce dossier?

Le nouveau code de conduite qui devra être adopté, sera-t-il lié à l'octroi de licences de façon à ce que les demandeurs de licence soient automatiquement liés au cadre réglementaire de protection des consommateurs?

Je voudrais également, monsieur le ministre, attirer votre attention sur l'intérêt de suivre le point de vue des consommateurs et même d'envisager de les recevoir dans le cadre de l'élaboration de ce projet. En effet, dans le cadre de la problématique de l'endettement des ménages, il ressort de l'enquête de l'Observatoire du crédit que ce sont les dépenses en communications qui ont connu la croissance la plus forte en 2000 et qui sont à l'origine d'une partie de l'endettement des ménages. Les factures de téléphone sont, en effet, exorbitantes. Il y a là une mission publique à assurer envers le consommateur. S'il y a des interlocuteurs, peut-être faut-il travailler avec eux. Ils sont compétents et suivent ce problème depuis de nombreuses années.

05.04 Rik Daems, ministre: Il est vrai qu'il faudrait impliquer les interlocuteurs dans cette discussion. Mais normalement, il existe des procédures d'information à partir de l'IBPT.

Ensuite, il me paraît logique qu'un code de bonne conduite soit lié à des licences, comme c'est le cas. Sinon l'on ne dispose d'aucune arme s'il n'est pas suivi.

Pour le timing du projet, il m'est difficile de vous le donner pour l'instant. Il faut avouer que je ne l'ai pas demandé. Il me semblait que le projet de rendre l'IBPT autonome avait la priorité: on y travaille vraiment à plein temps. Je compte l'introduire dès la rentrée parlementaire afin d'en avoir fini avant la fin de l'année.

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

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Frieda Brepoels aan de minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verhoging van de treintarieven door de NMBS op 1 januari 2002" (nr. 4961)

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geplande tariefverhogingen van de NMBS" (nr. 4963)

06 Questions jointes de

- Mme Frieda Brepoels à la ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation des tarifs des chemins de fer au 1er janvier 2002" (n° 4961)

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation prévue des tarifs des chemins de fer" (n° 4963)

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen de vraag heel kort te formuleren, omdat ze voor een stuk al is opgelost. Enkele weken geleden werden we immers geconfronteerd met het voorstel van de directie van de NMBS, om de tariefverhoging vervroegd door te voeren, met name op 1 januari met een gemiddelde van 3,7 percent. Dat is een maand vroeger dan voorzien, ter gelegenheid van de invoering van de euro.

Ik heb na het indienen van mijn vraag begrepen dat de raad van bestuur de directie heeft teruggefloten. In die zin is mijn eerste vraag niet meer aan de orde, hoewel het misschien toch interessant zou zijn om te weten of er een mogelijkheid was om bij het volgende beheerscontract die datum te vervroegen naar 1 januari, mocht de beslissing niet zijn herroepen.

Wat mij echter meer interesseert is dat het beheerscontract bepaalt dat de verhoging gelijk mag zijn aan de gezondheidsindex van de maand juni. Hoe kan de NMBS dat al berekenen wanneer die index nog niet gekend is? Bovendien is die verhoging in het beheerscontract heel nadrukkelijk verbonden aan of afhankelijk van de regelmaat van de treinen. Ten minste 90 percent van de treinen moet namelijk op tijd rijden. Wat is de regelmaatindex die voor de berekening van die tariefverhoging in aanmerking komt? Ik heb daarna wel bij de beslissing van de raad van bestuur al iets gelezen over de afrondingen in euro. Sommige prijzen worden naar beneden afgerond en ander naar boven. Ten slotte had ik graag nog iets geweten over het vast recht dat de NMBS op elke treinverplaatsing toepast. Denkt u dat dit moet worden behouden, en waarom wel of niet? Als het dan toch behouden blijft, wat zouden de bedragen in euro zijn voor de twee klasse?

06.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik zal niet meer herhalen wat mevrouw Brepoels hier zonet heeft gezegd. Ik heb alleen nog een paar vragen voor de minister.

Mevrouw de minister, kunt u als groen minister tariefverhogingen die eventueel de komende maanden zullen worden doorgevoerd, verantwoorden gelet op de gebrekkige dienstverlening bij de NMBS? Lijkt het u verantwoord dat de prijzen worden opgetrokken op een ogenblik dat vandalisme en agressie ten

opzichte van het personeel en van de treinreizigers toenemen? Vindt u het verantwoord dat tarieven verhogen op een ogenblik dat reizigers worden vervoerd in weliswaar nieuwe treinstellen, die evenwel totaal ontoereikend zijn? Staat uw groen gedachtegoed het u toe een al dan niet vervroegde tariefverhoging goed te keuren?

06.03 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, de raad van bestuur van de NMBS boog zich vrijdag over een voorstel tot tariefverhoging van het directiecomité.

Zodra ik kennis kreeg van dat voorstel, heb ik er mij tegen uitgesproken, omdat ik vrees dat een tariefverhoging samen met de omschakeling naar de euro voor verwarring zal zorgen en dat vind ik ongepast. Ik verzocht de regeringscommissaris mijn standpunt mee te delen aan de raad van bestuur, hetgeen ook gebeurde.

De prijsverhoging voor de speciale formules die werd voorgesteld door het directiecomité, stemt niet overeen met de doelstellingen van de regering. In dat verband denk ik aan de reiskaartjes voor 65-plussers, die een groot succes hebben, niet alleen bij de courante treingebruikers, maar ook bij nieuwe treinreizigers. Voor een treinreiziger zou het moeilijk aanvaardbaar zijn dat een voordeeltarief, ingevoerd voor de 65-plussers, plots, van de ene dag op de andere, 20% duurder wordt, hoewel die formule, die in juli 2000 werd gelanceerd, heel wat succes had bij die bevolkingsgroep.

Het huidige systeem voor de berekening van de prijsstijging, die gebonden is aan de inflatie, zal moeten worden herzien in het kader van het volgende beheerscontract. Dat staat op de agenda van de te voeren onderhandelingen. Op 30 maart besliste de regering immers het volledige beleid inzake tariefbepaling duidelijker te maken en beter in overeenstemming te brengen met haar mobiliteitsdoelstellingen, zonder evenwel de veiligheid van het personeel en van de reizigers in het gedrang te brengen.

Dat was een algemeen antwoord, maar ik zal nu wat dieper ingaan op bepaalde precieze vragen.

De NMBS nam terzake nog geen beslissing. Het voorstel van de directie werd vooralsnog niet goedgekeurd. Ter informatie voeg ik eraan toe dat de raad van bestuur van de NMBS, gezien de huidige stand van zaken, slechts zijn goedkeuring verleende aan het gebruik van de euro op 1 januari 2002, hetgeen vanzelfsprekend is.

Het beheerscontract houdt geen bepalingen in over de datum van de tariefverhoging. Bij de berekening van de voorgestelde tariefverhoging werd rekening gehouden met de stijging van de gezondheidsindex van juni 2000 tot mei 2001. Terzake werd een index van 93,59% in aanmerking genomen, wat wettelijk is.

Het directiecomité van de NMBS stelt voor om bij de afronding ingevolge de omschakeling naar de euro de volgende regels in acht te nemen: afronding naar het dichtstbijzijnde veelvoud van 0,1 euro voor niet-afgeronde bedragen lager dan 3,77 euro, respectievelijk 0,5 euro voor niet-afgeronde bedragen lager dan 21 euro en 1 euro voor niet-afgeronde bedragen daarboven.

Artikel 53 van het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS stipuleert dat de NMBS het gamma, de aard en het niveau van de prijzen bepaalt. Alleen de verhoging van de prijzen is aan voorwaarden gebonden. De vaste bedragen die vanaf 1 januari 2002 van kracht zouden worden, zijn: biljetten tweede klas 0,64 euro, trajecttreinkaarten 17,28 euro en schooltreinkaarten 12,79 euro.

Inzake uw laatste vraag meen ik dat het bestaan van een vast recht op zich geen anomalie is omdat het overeenstemt met de kosten die niet afhankelijk zijn van de afstand die een reiziger aflegt, bijvoorbeeld het aanmaken van een vervoerbewijs, de treinhalte-informatie, enzovoort. Een vast recht vertoont eveneens het voordeel dat het langere trajecten relatief goedkoper maakt, wat kan worden beschouwd als een geste tegenover de klanten die lange afstanden moeten afleggen en anders met heel dure tickets geconfronteerd zouden worden.

Ik vat de voorlopige conclusie samen. Ten eerste, er zijn geen beslissingen genomen over het tijdstip waarop een verhoging zal worden doorgevoerd. Ten tweede, er is een ontkoppeling tussen de euro en een verhoging van de tarieven volgens de regels die nu bestaan, zelfs met het oog op onderhandelingen in het kader van het volgende beheerscontract. De discussie over de voorwaarden voor een verhoging moeten opnieuw ter tafel komen om samen een betere oplossing te vinden in het kader van de objectieve doelstellingen van de regering in verband met mobiliteit en vanzelfsprekend zonder de veiligheid in gevaar te brengen.

06.04 **Frieda Brepoels (VU&ID)**: Mevrouw de minister, u hebt heel correct geantwoord op de verschillende vragen. Ik betreur alleen dat men op

het ogenblik dat een directie van een dergelijke maatschappij een voorstel van beslissing doet, dit communiceert aan de bevolking als zou het een goedgekeurde of uitgemaakte zaak zijn. Iedereen loopt daar nu weer mee in zijn hoofd. Dat maakt het zeer verwarrend voor de bevolking. Ik vind het geen goede zaak en ook geen uiting van goed bestuur. Men moet dat duidelijk maken. De directie weet dat ze hiervoor een beslissing van de raad van bestuur nodig heeft. Dit is dan ook geen manier van communiceren. De communicatie van de regering is een ander paar mouwen. Daarover ga ik het vandaag niet hebben. De treinreizigers worden zeer veel – ik zal niet zeggen dagelijks – geconfronteerd met enorme vertragingen. Ik vind het bijgevolg betreuurswaardig dat men op zo'n ogenblik een dergelijk bericht verspreidt. Tot slot wil ik nog heel even ingaan op de problematiek van het vast recht. Het is natuurlijk ook zo dat aangezien het vast recht voor elke afstand wordt toegepast, het de korte afstanden minder interessant maakt omdat ze vrij duur zijn. U hebt gelijkt dat het interessanter wordt voor reizigers op lange afstanden. Ik heb echter de indruk dat dit de mensen tegenhoudt om de trein te nemen voor korte afstanden. Ook in het kader van het GEN is het op termijn belangrijk om hierop uitvoerig in te gaan.

06.05 Minister **Isabelle Durant**: Ik betreur net als u dat een voorstel van het directiecomité openbaar werd gemaakt voor de echte beslissing van de raad van bestuur. Dat is een feit. Ik heb de NMBS mijn standpunt dan ook meegedeeld, namelijk dat het onmogelijk is om een koppeling te maken. Dergelijke gevoelige beslissing kan niet op die manier worden genomen. De beslissingen moeten in de richting gaan van de doelstellingen van de regering. Het debat is heropend en de raad van bestuur zal een nieuw voorstel moeten doen. Over de kwestie van de tarieven zal opnieuw worden onderhandeld in het kader van het beheerscontract.

06.06 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik onthoud uit uw antwoord voornamelijk dat er nog geen beslissing is genomen met betrekking tot het moment waarop de tariefverhoging zal ingaan. De tariefverhoging zal er echter komen, dat staat vast.

Het is spijtig dat het de reizigers zijn die als enige echt merken dat er een tariefverhoging is, terwijl dat niet gepaard gaat met een betere dienstverlening. Het klopt dat de reizigers de voorbije weken en maanden worden geconfronteerd met vertragingen, defect

materieel, agressie en vandalisme. Het gaat op het ogenblik niet goed met het spoor. Als dan het signaal van een tariefverhoging zonder meer wordt gegeven, dan is dat een zeer spijtige zaak.

Ik betreur dat u uw standpunt enkel meedeelt aan de NMBS, mevrouw de minister. Volgens mij mag het daar niet bij blijven en moeten vanuit dat groene ministerie van Verkeer daadwerkelijk stappen worden gedaan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen met de nieuwe dieseltweetjes op de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt"** (nr. 5091)

07 **Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes relatifs aux nouvelles automotrices doubles sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt"** (n° 5091)

07.01 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik zal zeer kort zijn, te meer omdat ik deze vraag met betrekking tot het slechte comfortniveau van de treinstellen die worden ingezet op de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt, al verschillende keren in de commissie heb gesteld.

Er doen zich blijkbaar bijzonder veel defecten voor. Er is dus niet alleen een probleem van gebrek aan zitruimte, een slordige afwerking of fluitende deuren, maar ook van defecte motoren waardoor er geregeld moet worden gestopt en treinen zelfs worden afgelast. Mevrouw de minister, ik herinner mij nog uw antwoord van de vorige keren, waaruit ik kon opmaken dat er niet veel aan de hand was.

Een paar dagen geleden lees ik in de Gazet van Antwerpen echter het volgende - ik citeer -: "Nieuwe dieseltreinen brengen klanten en personeel tot wanhoop". Het gaat daarbij vooral over de klimaatregeling die het bij warm weer niet doet en over de vensters die niet open kunnen. De afgelopen dagen zitten de reizigers dan ook te bakken in die treinstellen. Zoals ik reeds zei, laten de motoren het ook geregeld afweten. Het is me een zootje.

Een machinist, die anoniem wenst te blijven, zegt – ik citeer –: "In Brussel ligt men niet wakker van de problemen. De Kempen telt nog altijd niet mee. Decennialang hebben we moeten wachten op comfortabele treinen en nu ze er eindelijk zijn,

blijken ze niet te deugen en zijn ze veel minder comfortabel dan beloofd". Hij voegt er nog aan toe en ik citeer: "Wie kritiek durft te leveren op de NMBS, wordt daarvoor bestraft".

Mevrouw de minister, volgens mij is hier veel meer aan de hand dan alleen maar wat kinderziekten. Ik denk dat het hier duidelijk gaat om een serieuze miskoop. Ik vraag mij af of dat het resultaat is van wanbeleid of onbekwaamheid. Ik zou daarover graag wat meer uitleg krijgen.

Voorts heb ik nog een aantal vragen die ik u al schriftelijk heb bezorgd. Kunt u mij een overzicht geven van het aantal vertragingen en geschrapte treinritten? Welke defecten werden er vastgesteld? Blijft de NMBS bij de bewering dat er niets aan de hand is met het comfortniveau van die treinen?

In het artikel in de Gazet van Antwerpen wordt ook verwezen naar de logboeken die door de machinisten worden bijgehouden en die bol staan van de mankementen. Wordt daar rekening mee gehouden? Wat gebeurt daarmee?

Welke initiatieven hebt u genomen, mevrouw de minister, om tot een oplossing te komen? Denkt u aan een schadevergoeding? Is er nog een garantieperiode? Zullen die treinen worden hersteld? Denkt u aan een vergoeding voor de reizigers?

Ik had graag een concreet antwoord op die vragen.

07.02 Minister **Isabelle Durant**: Tussen 10 juni 2001 en 2 juli 2001 kwamen veertig treinen met vertraging in een eindstation aan door defecten van de nieuwe treinstellen. De vertragingen varieerden tussen 6 en 47 minuten. De gemiddelde vertraging van deze veertig treinen bedroeg 16 minuten. In dezelfde periode werden 7 treinen afgeschaft. 27 treinen reden met vervangingsmaterieel, de M2-rijtuigen. Tot daar de becijferde elementen.

De vastgestelde mankementen en de mogelijke oplossingen zijn van verschillende orde: dieselmotoren, transmissie, asbruggen, compressoren, klimatisatie en een probleem met automatische deuren. De klachten van de reizigers over het comfort zijn het gevolg van de problemen met de airconditioning door een storing in de voeding van de klima-groep. Door vervanging van de software is dit probleem einde deze week van de baan, dus tegen 6 juli 2001. Dat is een goede zaak, als u naar het weer kijkt. De

logboeken van de bestuurders worden bij elke grondige schouwing van het voertuig nagezien. Alle defecten die door de bestuurders of het begeleidingspersoneel worden gemeld, worden in detail onderzocht samen met de constructeur. Elk defect wordt zo snel mogelijk hersteld. Indien het gaat om frequent voorkomende fouten, wordt de constructeur verplicht de nodige maatregelen te nemen om de toestand te verbeteren. Hierdoor zijn reeds een groot aantal wijzigingen uitgevoerd. Maandelijks wordt vergaderd met de constructeur en de vertegenwoordigers van bestuurders en begeleiders om de problemen te bespreken. De NMBS heeft het initiatief genomen om deze problemen te corrigeren.

En vertu de la loi impliquant l'autonomie de la SNCB, il ne me revient évidemment pas d'intervenir directement dans la gestion mais bien de veiller à ce que le service soit exécuté correctement. Le contrat de gestion doit imposer des obligations de résultat et non de moyens.

Ik betreur de situatie voor de reizigers bij het invoeren van deze nieuwe wagens. Ik wil er toch op wijzen dat deze lijn jarenlang over slecht materieel beschikte en dat er enkel problemen waren bij de ingebruikname van het nieuwe, comfortabele materieel. U moet toch de inspanning waarderen van de NMBS bij de evenwichtige verdeling van nieuw materieel en ik voeg er aan toe te hopen dat de kinderziekten nu achter de rug zijn.

07.03 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben het er niet mee eens dat het comfortniveau is verbeterd. Ik heb de trein zelf herhaaldelijk genomen en om te beginnen zijn de deuren veel smaller dan bij de vroegere stellen. Bovendien laat de klimaatregeling te wensen over en er is geen elektronische informatie op die treinen. Ik vind het een achteruitgang en ik hoop alleszins dat de NMBS conclusies zal trekken. Ik kan me toch niet voorstellen dat wij bij dezelfde constructeur blijven aankloppen. Wat mij betreft gaat het niet over kinderziekten, maar zijn het fundamentele tekortkomingen. Ik denk dat het een miskoop is en dat we dat moeten kunnen toegeven, al wil ik ze nog een paar maanden tijd gunnen.

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

08 **Samengevoegde vragen van**
- de heer **Patrick Lansens** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het inzetten van voldoende treinstellen

om de toeristenstroom van en naar onze kust op te vangen tijdens de zomer" (nr. 4977)

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen met de verlaagde tarieven voor gepensioneerden" (nr. 5048)

08 Questions jointes de

- M. Patrick Lansens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en service d'un nombre suffisant de trains pour pouvoir faire face à l'afflux de touristes en provenance de la côte ou à destination de celle-ci au cours de l'été" (n° 4977)

- M. Jos Ansoms à la ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes concernant les tarifs préférentiels dont bénéficient les retraités" (n° 5048)

08.01 Patrick Lansens (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik stel mijn vraag uit bekommernis dat de jaarlijkse toeristenstroom naar de kust op ordentelijke en comfortabele manier kan verlopen en niet, zoals men zegt "als haringen in een ton". Gezien het prachtige weer is die vraag meer dan ooit aan de orde.

Ik heb begrepen dat de NMBS zelf heeft gewezen op personeels- en materieeltekort om de reizigersstroom op te vangen. Het seniorenbiljet voor 100 frank zou de boosdoener zijn. Ik vind dit een beetje kras. Eerst neemt de regering een positieve en succesvolle maatregel die de mobiliteit van de senioren verhoogt en promoot men het openbaar vervoer en nadien noemt men het de boosdoener.

Ik begrijp waar het schoentje knelt: er is de enorme toename van het passagiersverkeer van en naar onze kust en de problemen bij de opvang ervan. Vandaar mijn concrete vragen.

Ten eerste, heeft men het inzetten deze zomer van dubbeldeksrijtuigen op het traject naar de kust onderzocht? Ik begrijp natuurlijk dat men op andere trajecten geen nieuw probleem moet creëren.

Ten tweede, ik heb begrepen dat er een bestelling van 120 nieuwe dubbeldeksrijtuigen is geplaatst. Zullen zij volgende zomer worden ingezet naar de kust om zo de huidige problemen te vermijden?

08.02 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik zal de vragen van collega Lansens niet herhalen. De NMBS heeft inderdaad in een vergadering van onze commissie aan de minister de vraag gesteld om dat voordeeltarief met een

jaar uit te stellen omdat zij in een warme zomer – en alles wijst erop dat het een dergelijke zomer wordt – met het huidige materieel niet al die mensen zullen kunnen vervoeren. De heer Schouppe heeft dat hier duidelijk gezegd.

Mevrouw de minister, als het blijft zomeren en we zouden binnen dit en enkele dagen of weken vaststellen dat er grote problemen zijn, zult u dan op uw standpunt blijven en het voordeeltarief ook tijdens de zomer behouden of zal de NMBS-directie de kans krijgen om maatregelen te nemen en eventueel – omdat het niet anders kan – tijdens deze vakantieperiode het voordeeltarief ongedaan te maken? Dat is een eerste vraag, aansluitend op het betoog van de heer Lansens.

Bovendien heb ik van een collega, de burgemeester van Essen – een grensgemeente met een station – vernomen dat steeds meer Nederlandse gepensioneerden zich met de auto naar het station van Essen begeven om daar de trein te nemen. De burgemeester verdenkt er de NMBS en de Belgische regering van dat het voordeeltarief ook voor deze Nederlandse gepensioneerden van toepassing is. Vermits deze Nederlanders met de auto naar Essen komen om daar de trein te nemen, zou het best kunnen dat zij als Europese burgers van dit voordeeltarief kunnen genieten. Is het juist dat deze burgers van een andere natie, met name Nederland, als zij in het station van Essen opstappen ook als gepensioneerden van dit voordeeltarief kunnen genieten? Het is zeer opvallend dat tientallen wagens van gepensioneerde Nederlanders de parking van het station innemen.

De **voorzitter**: U bent zeker dat het niets te maken heeft met de palmbomen die aan de Vlaamse Kust zo weelderig groeien?

08.03 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, voor ik inga op de details, zal ik de heer Lansens het belang van het comfort voor deze mensen, die niet veel op de wegen komen, toelichten. Wij weten dat het gedurende de zomer omwille van ecologische en veiligheidsredenen zeer belangrijk is dat deze mensen de trein kunnen nemen. Daarover gaan we helemaal akkoord.

Als het spoor aan een betaalbare prijs een goede dienst kan leveren, nemen veel meer mensen de trein. Dat is een heel goed element.

Welke maatregelen heeft de NMBS genomen om de problemen te beperken?

Wij weten dat de capaciteit vooral tijdens de zomerperiode beperkt is. Op mijn vraag heeft de NMBS een plan gemaakt wat de zomertreinen naar de kust betreft. Ik geef u de elementen.

Ten eerste, de samenstelling van sommige IC-IR-treinen worden versterkt van april tot september, vooral van en naar de kust.

Ten tweede, de rijperiode van de meeste toeristische treinen voor de maanden juli en augustus wordt uitgebreid.

Ten derde, sommige IC/K-treinen die vanuit Genk over Gent naar Blankenberge rijden worden van 10 juni tot 29 september doorgetrokken.

Ten vierde, de gebruiksvoorwaarden van het biljet voor senioren naar de kuststations werd gewijzigd om de verplaatsingsvraag in de tijd te spreiden, zodat niet alle gepensioneerde mensen op hetzelfde ogenblik vertrekken als de andere families die de kust willen bezoeken. Deze biljetten zijn gereserveerd voor sommige momenten om een goede spreiding van de verplaatsingsvraag te krijgen.

Daartoe mag het retourtraject tussen 18 juni en 14 september 2001 alleen vanaf 19.01 uur worden afgelegd.

De treindienst wordt aangepast op basis van de nieuwe rijbeperking, vooral een grotere samenstelling van treinen die na 19.00 uur vertrekken in de stations De Panne, Blankenberge en Knokke.

Bij gunstige weersvoorspellingen zal het aantal treinen van en naar de Belgische kust worden verhoogd.

In de vakantieperiode komt er bovendien materieel en personeel vrij voor toeristentreinen doordat een aantal P-treinen tijdelijk afgeschaft of bepaalde IC/IR/L-treinen in samenstelling worden verminderd.

De huidige beschikbare dubbeldekrijtuigen van het type M5 worden al voor T-treinen naar de kust ingezet op zaterdag en zondag tijdens de toeristenperiode. Tijdens de weekdays blijven ze echter noodzakelijk zodat de P-treinen kunnen blijven rijden voor het woon-werkverkeer.

Voor het seizoen van 2002 worden er aanzienlijke verbeteringen verwacht met de komst van de dubbeldekrijtuigen M6, die een oplossing moeten bieden voor het capaciteitsprobleem in het

algemeen en zeker voor het zomerseizoen. De levering van de eerste nieuwe dubbeldekrijtuigen van dit type is gepland voor begin 2002. Ik hoop dat ze beschikbaar zullen zijn. Als de constructeur de data van aflevering respecteert en als de proeven van de indienststelling van deze nieuwe rijtuigen gunstig zullen verlopen, zullen er 1 tot 2 treinstellen beschikbaar zijn tijdens de zomer en het toeristisch seizoen van 2002. Momenteel wordt nog bestudeerd in hoeverre deze dubbeldekrijtuigen ook tijdens de week kunnen worden ingezet voor bepaalde T-treinen.

Het investeringsplan voorziet op langere termijn in een verdere versterking van de capaciteit. Deze maatregel wordt doorgevoerd zodat het stijgende treingebruik niet voor problemen van overbevolking zorgt. Ik kan u alleszins verzekeren dat ik het probleem van overbevolkte treinen zeer belangrijk vind. Reclame maken voor de trein terwijl er geen zitplaats is, zou een contraproductieve boodschap zijn.

Vervolgens kom ik tot de 65-plussers met een andere nationaliteit, namelijk de Nederlandse gepensioneerden. Het toekennen van het voorkeurtarief aan senioren is niet gebonden aan de Belgische nationaliteit. We willen op die basis niet discrimineren. Overigens is toerisme een belangrijke factor voor de Belgische economie. Deze gepensioneerden zullen in België ook eten en drinken. Ook Belgische gepensioneerden kunnen in Nederland van een voordeeltarief genieten. We hebben dus een algemene aanpak voor spoorweggebruikers.

08.04 Patrick Lansens (SP): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Heb ik goed begrepen, mevrouw de minister, dat de maatregelen die u hebt opgesomd – het plan van de NMBS voor deze zomer – extra maatregelen zijn ten opzichte van vorige jaren, om die extra stroom op te vangen?

08.05 Minister Isabelle Durant: We hebben de situatie van vorig jaar bekeken en het was onaanvaardbaar om dezelfde situatie ook dit jaar te hebben. Er is nu een verbetering. Bij de evaluatie na de zomer zullen we zien welke zaken er nog moeten worden veranderd tegen de volgende zomer.

08.06 Patrick Lansens (SP): Mijnheer de voorzitter, de heer Ansoms heeft de vraag gesteld of het tarief al dan niet moet worden behouden. Ik veronderstel dat het voordeeltarief van 100 frank behouden blijft. Er is dus geen sprake van om dat terug te schroeven.

08.07 Minister **Isabelle Durant**: Dat tarief blijft inderdaad behouden tot de volgende verhoging van de prijzen.

08.08 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, de minister is zeer duidelijk. Het voordeeltarief blijft en moet blijven. Dat veronderstelt dus ook dat, wanneer het in de loop van de volgende week misloopt, het de verantwoordelijkheid van de minister is. Dat moet worden gezegd. Ik neem aan dat u de politieke verantwoordelijkheid opneemt, vermits de directie van de NMBS hier maanden geleden heeft gezegd dat zij het met de huidige capaciteit niet aankan. Als in de loop van de volgende weken blijkt dat de capaciteit inderdaad onvoldoende is, dan mogen wij ons richten tot de minister en neemt zij alle verantwoordelijkheid op zich, omdat zij hier vandaag verklaart dat het voorkeurtarief in ieder geval behouden blijft.

Ik heb nog een vraag. Tegen volgend jaar zullen er meer dubbeldektreinen worden gekocht. Zal dat binnen de investeringsenveloppe of per leasing gebeuren. Dit is slechts een bijvraagje. Nu we hier toch samen zijn, kunt u daar misschien op antwoorden.

Ten slotte, het is duidelijk dat het grote gevolgen heeft dat het voorkeurtarief van 100 frank geldt voor alle EU-burgers. Wanneer men dit te weten komt in Nederland, Duitsland en Frankrijk, kan dit vrij grote gevolgen hebben voor de capaciteit op ons net. Bij mijn weten bestaat zoiets niet in Nederland en van de andere landen weet ik het niet. Ik vind toch dat we zeer rigoureuus omspringen met het belastinggeld. Dat is tenslotte het probleem. We weten allemaal dat de 65-plussers slechts met dit tarief kunnen reizen dankzij een serieuze bijdrage van de belastingbetaler. Nu hoor ik dat alle 65-plussers, dus ook de Nederlandse, Duitse en Franse, dat tarief kunnen bekomen. Ik vind dat we hierin vrij ver gaan.

08.09 Minister **Isabelle Durant**: Er bestaan speciale tarieven bij alle spoorwegbedrijven in onze buurlanden. Er zijn ook tarieven voor jongeren onder de 12, 18, 25 of 26 jaar. Dat is een maatregel die werd genomen bij alle spoorbedrijven. Ik kan u zeggen dat ook de Belgische gepensioneerden en jongeren in de andere landen met een voordeeltarief kunnen reizen, misschien zelfs met meer voordelen dan degene aangeboden door de NMBS.

De categorieën zijn altijd dezelfde: de

gepensioneerden, de kinderen, de jongeren. Dat is ook zo bij de luchtvaartmaatschappijen. De vermindering is niet altijd dezelfde, maar in sommige landen en sommige omstandigheden is ze voordeliger dan in België. Volgens mij is er een evenwicht tussen de voordeeltarieven die door de verschillende landen worden aangeboden. Er is een balanseffect, geen discriminatie. Niet alle Nederlanders zullen naar de Belgische kust komen omdat het slechts 100 frank is.

08.10 **Jos Ansoms** (CVP): Hieraan zijn verschillende gevolgen verbonden. Een ervan is dat de 65-plussers, die met de wagen de grens oversteken en hem op de gratis parkings van de stations parkeren, daar uiteraard de parkeerplaatsen innemen van degenen die naar hun werk moeten, wat heel wat ongemakken meebrengt. Mevrouw de minister, mij lijkt het dus dat uw verhaal niet juist is, want volgens mij komen ze hierheen om zich goedkope treinkaartjes tegen 100 frank aan te schaffen, anders zouden ze niet eerst met hun wagen de grens oversteken en hier de trein nemen. Dan zouden ze dat wel in Nederland doen. Gelukkig zijn er bij ons nog geen files.

Ik vind dat het fenomeen toch eens bekeken moet worden; ik zal dat overigens zelf ook doen. Ik twijfel eraan of het specifiek tarief waarbij 65-plussers tegen 100 frank over heel het grondgebied van het land kunnen reizen, wel veralgemeend is in alle Europese landen. Als dat niet het geval is, betekent dat zeker een discriminatie voor onze 65-plussers die eventueel in Nederland, in Duitsland of in Frankrijk de trein willen nemen. Ik denk inderdaad dat wij veel milder zijn en dat buitenlandse treinreizigers hier veel meer voordelen genieten dan omgekeerd. Ik zal daaromtrent informatie inwinnen. Daarvoor volstaat een telefoontje aan stations in andere landen.

08.11 Minister **Isabelle Durant**: Net als u ben ik er niet zeker van, maar ik vermoed dat er voordelige tarieven bestaan in andere spoorbedrijven. Dat kan inderdaad onderzocht worden.

U moet hoe dan ook beseffen dat de veralgemening van voordelige tarieven voor 65-plussers op Europees vlak heel moeilijk is. Op die materie slaat immers het principe van de subsidiariteit. Dus is een harmonisatie van die voordeeltarieven volgens mij heel moeilijk te bewerkstelligen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanbestedingen van de NMBS voor gloeilampen" (nr. 4988)

09 Question de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adjudication de la SNCB pour des ampoules à incandescence" (n° 4988)

09.01 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, ik heb een zeer korte en tamelijk concrete vraag, die in het licht van wat wij normaal behandelen, misschien niet zo belangrijk lijkt, maar die toch een zekere symbolische waarde heeft. Ik heb namelijk vernomen dat de NMBS een aanbesteding heeft gepubliceerd voor de aankoop van 90.000 gloeilampen en 35.000 fluorescentielampen.

Dat zou niet alleen letterlijk een besparing zijn voor de energiefactuur van de NMBS maar bovendien een stimulans voor de productie van dit soort materiaal. Het stelt tevens een goed voorbeeld voor de andere overheidsbedrijven, maar zeker ten opzichte van de publieke opinie om het milieuvriendelijke alternatief van de trein nog meer in de verf te zetten. Ik wou graag weten of mevrouw de minister mijn mening deelt dat bij deze aankoop de voorkeur gaat naar energiebesparende lampen.

09.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, de geplande aankoop van 90.000 gloeilampen en 35.000 fluorescerende lampen, verspreid over 139 verschillende types heeft, behoudens enkele uitzonderingen voor zaklampen, betrekking op lampen bestemd voor het rollend materieel. Er dient opgemerkt dat de NMBS bij haar onderzoek van de offertes rekening houdt met de factor lichtrendement, dus lumen en watt, waarbij lampen die zuinig zijn qua energieverbruik bevoordeeld worden. Volgens de NMBS moet de huidige aankoop, gezien een specifieke aanwending, beantwoorden aan technische eisen waarvoor er geen alternatief in het gamma spaarlampen bestaat. Afgezien van de onontbeerlijke vernieuwing van de lampen van het rollend materieel rijst de kwestie van het ontwerp van het verlichtingssysteem in nieuw materieel of bij eventuele renovaties. Ik zal deze kwestie met de NMBS bestuderen om na te gaan of de natuurlijke ontwikkeling van de markt terzake voldoende vooruitgang boekt. Het gaat niet over symboliek maar het is toch een welgekomen voorbeeld als deze lampen worden gebruikt in de openbare diensten of in de openbare bedrijven.

09.03 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik vind toch dat de NMBS in deze thematiek erg behoudsgezind reageert. Zij zijn toch een belangrijke klant op de markt. Zij kunnen toch eisen stellen wat dat betreft. Ik ben niet technisch geschoold om te weten welke lampen er in de wagons hangen. Het zijn andere lampen zijn dan hier in een gewoon gebouw. Maar tussen haakjes, de NMBS heeft ook een zeer groot aantal gebouwen waar wel klassieke verlichting nodig is. Ik zou er toch belang aan hechten dat de NMBS daar de nodige aandacht aan besteedt en inderdaad bij de opstelling zelf van haar aanbestedingen reeds bepaalt dat energiebesparing een essentieel element is van haar aankopen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkeersongevallen met vrachtwagens" (nr. 5055)

10 Question de M. Jos Ansoms à la ministre de la Mobilité et des Transports sur "les accidents de la circulation impliquant des poids lourds" (n° 5055)

10.01 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister ik weet niet of het ook uw indruk is dat er de afgelopen weken en maanden abnormaal veel ongevallen gebeuren waarbij vrachtwagens betrokken zijn. In Vlaanderen is dit in elk geval zo. Wat is de reden? Is het oververmoeidheid of het niet respecteren van de rusttijden? Is het de harde concurrentie die in deze sector heerst waarbij abnormale eisen gesteld worden aan de chauffeurs? Is het misschien het gebruik van stimulantia? Is het het ondeskundige laden van de vrachtwagens? Ik weet het niet. In elk geval is het zo dat er zeer ernstige ongevallen gebeurd zijn waarbij een vrachtwagen betrokken was. Enkele jaren geleden heeft er zich ook een dergelijke aaneenschakeling van zware ongevallen voorgedaan. Uw voorganger, staatssecretaris Peeters, heeft toen, zoals het de gewoonte is om te reageren als er iets misloopt, gezegd dat er een aantal maatregelen getroffen zouden worden en dat er bijkomende aanwervingen zouden gebeuren van controlepersoneel om de rij- en rusttijden te controleren.

Mevrouw de minister, ik heb een aantal concrete vragen terzake.

In 1998 kondigde staatssecretaris Peeters deze maatregel aan. Neemt het aantal ongevallen met vrachtwagens op basis van de statistieken sinds het invoeren van de maatregel toe? Hebt u een overzicht van de oorzaken van deze ongevallen? Was dit te wijten aan het inrijden op een file, het verlies van een lading of het kantelen van een vrachtwagen? Elk land met een fatsoenlijk verkeersveiligheidsbeleid zou immers moeten weten wat de oorzaken van een ongeval met dramatische gevolgen zijn.

Wat is het aantal slachtoffers ten gevolge van een ongeval met vrachtwagens? Wat is het aantal doden, het aantal licht en zwaar gewonden? Hebt u daar cijfers over?

Wat zijn de gevolgen voor de doorstroming van het verkeer? Dit heeft immers vaak grote gevolgen voor het verkeer. Er is de onder meer de problematiek van de files en de economische verliezen zijn dikwijls zeer groot ten gevolge van deze ongevallen.

Waren er in deze periode ook ongevallen met ADR-transporten, transporten van gevaarlijke goederen, en hoeveel?

Staatssecretaris Peeters en minister Daerden hebben destijds aangekondigd dat er bijkomende controleurs zouden worden aangeworven. Is dit gebeurd? Zijn er dan ook meer controles naar de rij- en rusttijden gebeurd? Kunt u mij daarover cijfermatige gegevens verschaffen, als het enigszins kan, per provincie of per regio?

Europa heeft inzake controles minimumnormen opgelegd. Ik herinner mij dat België in deze periode niet aan de minimumcontroles voldeed. Daarom zouden er ook meer controleurs worden aangeworven. Voldoen wij nu aan de minimumnormen? Hoeveel controles werden er in deze periode daadwerkelijk uitgevoerd?

Hebt u gegevens over het gebruik van stimulantia? Wij vermoeden dat er – jammer genoeg - heel wat stimulantia zoals amfetamines in deze sector worden gebruikt omdat de druk op de chauffeurs zeer groot is. Hebt u daarover concrete cijfers, cijfers die door de minister van Binnenlandse Zaken werden verzameld?

Zijn er controles over het laden van de vrachtwagens? Dat wordt ook dikwijls als een van de oorzaken naar voor geschoven. Dat zou ook worden gecontroleerd. Zijn er controles? Zo niet, waarom niet?

Ten slotte, wat is het aantal controles inzake eventuele fraude met de snelheidsbegrenzers?

10.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik hoop dat de heer Ansoms en de commissie het mij zullen vergeven dat ik op deze vragen een uitgebreid antwoord geef. Dit is voor mij immers een grote prioriteit in het kader van het Europees voorzitterschap. Sommige dossiers inzake rij- en rusttijden, snelheidsbegrenzers, professionele opleiding van de chauffeurs zullen immers op de agenda worden geplaatst.

De gegevens van de ongevallen met doden en gewonden van het Nationaal Instituut voor de Statistiek van het jaar 2000 zullen pas in de week van 9 juli 2001 beschikbaar zijn. Er is echter reeds een tendens naar minder ongevallen vast te stellen. De ongevallen die wel plaatsvinden, zijn echter zwaarder. De veiligheid in de bebouwde kom zou ook eerder groter worden. Er zijn echter meer problemen op de grote assen en vooral op de snelwegen.

De precieze gegevens zullen volgende week bekend zijn. Het zal interessant zijn dit te bestuderen. Wat de precieze cijfers betreft, kan ik alleen spreken over 1999. Het aantal letselongevallen met zware vrachtauto's daalde toen met 1,5% vergeleken met 1998. Het aantal doden 30 dagen na het ongeval is gedaald met 15,4%. Het aantal doden en ernstig gewonden is gedaald met 2,7%. Het totaal aantal slachtoffers van deze ongevallen is toegenomen met 1,1%.

Het verkeersongevallenregistratieformulier van het NIS bevat geen cijfers van het aantal ongevallen waarbij vrachtwagens inrijden op een file, hun lading verliezen of kantelen. De ongevallenregistratie deelt de ongevallen in volgens de types in tabel 3. Daaruit blijkt dat bij aanrijdingen langs achteren significant meer zware vrachtauto's van meer dan 3,5 ton zijn betrokken: 33,7% met zware vrachtauto's, 27,3% met lichte vrachtauto's en 21,4% met personenwagens. Op autosnelwegen is het percentage aanrijdingen langs achter nog hoger: zware vrachtauto's 51% van het aantal letselongevallen, lichte vrachtauto's 41% en personenwagens 33%. Voor de cijfers van slachtoffers verwijs ik naar de tabellen die u ook hebt gekregen. De aantallen schommelen zodat men niet van een bepaalde trend kan spreken. In tabel 2 valt op dat bij ongevallen met zware vrachtauto's relatief gezien meer doden binnen 30 dagen te betreuren vallen. In 1999 was bij 6,1% van de ongevallen een zware vrachtwagen betrokken terwijl 13,8% van de doden na 30

dagen vielen bij de ongevallen met zware vrachtwagens.

Wat de meting van gevolgen voor verkeersdoorstroming betreft, in het kader van de verkeersinformatie die onder andere via de radio en de weggebruikers wordt meegedeeld, vinden bepaalde observaties plaats. De gewesten hebben hiertoe regionale verkeerscentrales opgericht waar de verkeersinformatie wordt verwerkt.

Ook het ADR-vervoer is in een tabel opgenomen. Voor 1997 waren er goede cijfers die in de laatste jaren wat verhoogd werden. Toch is er sedert 1991 een dalende tendens.

Ingevolge de beslissing van de Ministerraad van 10 juli 1998 kon het bestuur van het Vervoer te Land 13 bijkomende controleurs van niveau 2 aanwerven. Er werd in het bestaande kader een wervingsmachtiging verleend voor 12 wegbrigadiers van niveau 3. Momenteel beschikt de directie Controle over 27 Nederlandstalige en 22 Franstalige wegcontroleurs. Voor de bedrijfscontroles kon een beroep gedaan worden op 15 Nederlandstalige en 7 Franstalige bedrijfscontroleurs. Deze personen verrichten over het algemeen controles op het grondgebied van twee à drie provincies. De directie Controle wordt geleid door een adviseur en beschikt over 7 administratieve medewerkers van niveau 2 en 3.

De Europese richtlijn van november 1988 verplicht elke lidstaat de controle zodanig te organiseren dat elk jaar ten minste 1% van de dagen wordt bestreken waarop de onder de verordeningen 3820 en 3821 vallende voertuigbestuurders werkzaam zijn geweest.

In 1999 bedroegen de minimum uit te voeren controles 1% van het aantal gewerkte dagen, namelijk 341.000; 15% van de controles op de weg, namelijk 51.000; 25% in de bedrijven, namelijk 85.000.

Het aantal gecontroleerde werkdagen voor 1999 bedroeg wat de controleur van het bestuur van het vervoer te land betreft: controles op de weg ongeveer 300.000 dagen en bedrijfscontroles ongeveer 230.000 dagen. Er werden ook controles verricht door de rijkswacht, namelijk 71.000 gecontroleerde werkdagen op de weg. Het ministerie van Tewerkstelling en Arbeid controleerde in 1998 9.570 ondernemingen.

Het quotum van 1% dat door de Europese richtlijn wordt bepaald, werd ruimschoots overschreden. Bovendien zal de Commissie deze richtlijn

misschien herzien. Ik ben alvast voorstander van een verhoging. De vele overtredingen op de rij- en rusttijden behoeven geen tekening. België moet echter ook de Europese richtlijnen volgen en meer controles op het terrein uitvoeren. Het tragische ongeval in Gierle, waarbij een Duitse vrachtwagen, een Poolse bus en een Nederlandse personenwagen betrokken waren, was helaas een Europees ongeval op Belgische bodem. Het wordt dus voor iedereen duidelijk hoe belangrijk een geharmoniseerd Europees beleid is met verhoging van controles. Dit is zeker het geval in een transitland als België. De Euro-controleroute is dus ook belangrijk. Deze controles worden georganiseerd door Frankrijk, België, Nederland en binnenkort ook Duitsland. Dit project boekt goede resultaten.

Het gebruik van de stimulantia amfetamines, xtc en cocaïne, kan opgespoord worden via de test en bewezen worden via de analyse zoals bepaald bij de artikelen over de test en de bloedproef van de wet betreffende de politie en het wegverkeer. Voor andere stimulerende middelen zoals efedrine en fenylpropanolamine zou grondiger onderzoek moeten aangeven hoe vooral de detectie op de openbare weg en daarnaast ook de bewijsvoering ervan best kan gebeuren. Dat moet nog bestudeerd worden.

Er mag ook niet uit het oog worden verloren dat voor voornoemde stoffen de bloedproef kan worden opgelegd aan bestuurders die in een toestand van dronkenschap of soortgelijke toestand verkeren ten gevolge van het gebruik van drugs of geneesmiddelen, bij toepassing van artikel 63 van de wegverkeerswet.

De politiediensten moeten uitvoering geven aan de vernoemde artikelen van de wegverkeerswet met betrekking tot het toezicht in het verkeer op de stoffen, andere dan alcohol, die de rijvaardigheid beïnvloeden. Voor de aanpak van die problematiek, wil ik naast het repressieve aspect eveneens verwijzen naar andere reglementeringen en initiatieven, zoals de rijbewijsreglementering en de voorziene lichamelijke en geestelijke geschiktheid waarbij de rijbewijshouder en geneesheer een belangrijke verantwoordelijkheid dragen.

Ik verwijs ook naar de initiatieven die het gevolg zijn van het akkoord met de transportsector van september 2000, meer bepaald de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever en de verbetering van de opleiding van de chauffeurs.

De controleurs van het Bestuur van het Vervoer te Land zijn bevoegd de lading van voertuigen te controleren, onder meer met betrekking tot overlading, de afmetingen en het vervoer van gevaarlijke goederen. Tijdens de controles van verleden jaar werd de bestuurder in 428 gevallen verplicht het voertuig te lossen, en in 92 gevallen werd hij teruggestuurd naar de plaats waar de vracht werd geladen.

Tijdens het jaar 2000 werden 2.512 overtredingen vastgesteld met betrekking tot het niet-reglementair gebruik van de tachograaf en van de snelheidsbegrenzer. Dit betekent 17% van de vastgestelde overtredingen.

43% van de vastgestelde overtredingen hebben echter betrekking op de rij- en rusttijden van de bestuurders. Het is dus belangrijk vast te stellen dat bijna de helft van de overtredingen betrekking hebben op de problematiek van de rij- en rusttijden van vrachtwagenchauffeurs. Omdat dit cijfer zo hoog ligt, zal ik van het voorzitterschap gebruik maken om te proberen de Europese wetgeving terzake een duwtje in de rug te geven.

Vooraleer ik hierop dieper inga, heb ik nog een belangrijke mededeling voor de commissie in verband met de DOBLI-spiegels, die ook een rol spelen in de discussie over ongevallen met vrachtwagens. De cijfers voor de vrachtwagenvloot van de openbare diensten zijn de volgende:

Pour les ministères fédéraux, le chiffre est de 216 camions; pour la police fédérale de 195; pour La Poste de 333; pour la SNCB de 67 et pour Belgacom de 175. Cela fait un total de 986 camions appartenant aux autorités publiques. J'entreprends pour l'instant toutes les démarches utiles pour obtenir un équipement de ces véhicules au moyen de miroirs ou caméras permettant de remédier à l'angle mort.

Par ailleurs, le gouvernement veut se révéler proactif lors de ses nouveaux achats. C'est ainsi que nous avons demandé, en date du 20 avril dernier à notre collègue de la Défense, d'adapter son cahier des charges en vue de l'achat de 150 camions porte-conteneurs pour l'armée, ce qui a été fait.

Je puis vous indiquer aussi que j'ai pris des initiatives à l'égard de certains Etats membres de l'UE pour pouvoir, en concertation avec les collègues de l'UE, défendre et appuyer l'aboutissement de ce dossier qui est désormais aussi inscrit à l'ordre du jour de mon collègue

Picqué, dans le cadre du conseil "marché intérieur", le 27 septembre prochain.

Het lastenkohier van het federaal aankoopbureau werd aangepast en voorziet in de vereiste om een spiegel te installeren, waarmee een begin wordt gemaakt van een oplossing van het probleem van de dode hoek. Doch, een aantal openbare diensten doen geen beroep op het Federaal Aankoopbureau voor hun aankopen. Ik zal daarom met minister Van den Bossche er bij onze collega's op aandringen om het goede voorbeeld te geven en hun vrachtwagens via het Federaal Aankoopbureau aan te kopen.

Ik verwijs naar de tabel met de cijfers van ongevallen met vrachtwagens, zowel lichte als zware, personenauto's en andere weggebruikers.

Enfin, en ce qui concerne les dispositions à prendre au niveau européen - puisque c'est aussi sur ce plan-là qu'il faut travailler pour résoudre la problématique du temps du repos -, au cours de la présidence belge, nous allons nous pencher sur la proposition de directive relative au temps de travail des travailleurs routiers mobiles, de même que sur le règlement 38.20 relatif aux temps de conduite et de repos.

Il constituera l'une de mes principales priorités au cours de la présidence belge.

Il y a deux textes qui contiennent des dispositions relatives au temps de conduite hebdomadaire, au repos journalier, au repos hebdomadaire, aux pauses obligatoires, aux dérogations éventuelles et aux contrôles et sanctions. Ces textes couvrent à la fois l'adoption d'une directive et du règlement 38.20. La directive tend à prévoir une continuation entre le Parlement européen, la Commission et le Conseil. En tant que ministre belge, j'avais appuyé l'inclusion des indépendants dans cette directive car j'estimais qu'il était impensable que les conducteurs indépendants soient moins protégés ou moins contraints à des mesures relatives au temps de travail. Au Conseil, nous avons abouti à un compromis qui reporte quelque peu l'inclusion des indépendants mais ils seront de toute façon inclus à terme. Par contre, le Parlement européen demande l'inclusion immédiate des indépendants. Il rejoint donc la position belge. Il me reviendra de trouver une conciliation entre le Parlement européen et le Conseil à ce sujet. Ce ne sera pas simple car les positions sont diamétralement opposées.

En ce qui concerne les contrôles et les sanctions, une proposition sera faite par la Commission pour

augmenter le pourcentage de ces contrôles.

Enfin, une proposition de directive importante est prévue sur la formation professionnelle des chauffeurs. En ce qui concerne ces sujets très importants que sont les contrôles en matière de transport routier et les dossiers à l'agenda des conseils qui se tiendront au cours de la présidence belge, je vous propose d'en reparler à la rentrée. Nous examinerons la situation dans son ensemble car il s'agit de dossiers prioritaires. Les conséquences sont extrêmement graves en cas d'accident, a fortiori dans un pays de transit comme le nôtre, et ce tant pour les usagers belges que les étrangers qui roulent sur nos routes. Si la commission est intéressée par le dossier du transport routier qui sera discuté au cours des deux conseils européens d'octobre et de décembre, je vous propose de faire ensemble, dès la rentrée, un état des lieux complet, en regard de la situation belge puisque c'est celle qui intéresse en priorité les membres de cette commission.

De **voorzitter**: Ik zou hier onmiddellijk willen tussenbeide komen en deze suggestie niet alleen onthouden maar ook positief beantwoorden. Ik denk dat het interessanter is om dit op die wijze te doen dan om deze zaak te bespreken naar aanleiding van één vraag waarvoor wij al lang de tijdslimieten overschreden hebben. Bij die ene vraag mag en moet men dermate veel bijkomende vragen stellen dat we daar nu niet meer kunnen op verder gaan. Ik zou dan voorstellen, collega's, dat wij dit plannen voor de loop van de maand oktober. Ik zie dat de heer Letermé dit al in augustus zou willen behandelen, maar misschien is dat eerder te interpreteren als een grapje.

10.03 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik zou eerst een korte reactie willen geven op de eerste vraag. Ik ben blij dat ik deze vraag gesteld heb. Op deze wijze hebben wij aangetoond dat we vanuit de oppositie meehelpen aan de voorbereiding van het Europees voorzitterschap, door deze vragen te stellen. Dit is constructieve oppositie: door deze vraag hebben wij de minister mee in staat gesteld om haar dossier nog beter voor te bereiden voor het Europees voorzitterschap, en ik had graag een kopie gekregen van haar omstandig antwoord, want ik heb dat allemaal niet kunnen noteren. Sommige gegevens zijn wel beschikbaar op haar kabinet, maar daarbij komen nog andere gegevens die ik graag zou krijgen. Ik zou u dus willen vragen om een kopie, mevrouw de minister.

De **voorzitter**: Volgens mij heeft de minister dit

antwoord gegeven om u nog de kans te geven een bijkomende vraag te stellen, in oktober.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de maatregelen in het kader van het ozonplan" (nr. 5060)**

11 **Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures prises dans le cadre du Plan ozone" (n° 5060)**

11.01 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik houd het zeer kort, zoals het hoort, binnen de twee minuten. Ik vrees dat het ozonplan van deze regering ook een symboolwaarde heeft zoals die gloeilampen van de heer Vanoost. Wij gaan nu de derde zomer in met deze regering, met een vice-eerste minister van Ecolo. Dat zij de eerste zomer geen ozonplan had is begrijpelijk. Vorig jaar was er een ozonplan maar het is niet in actie moeten treden omdat het een slechte zomer was. Nu is het de derde zomer. Mijn vraag is dus, mevrouw de minister, hoe zit het nu met het ozonplan?

Vorig jaar heeft mevrouw Aelvoet dat plan met veel bravoure aangekondigd. We zouden eens wat zien, het zou nu eens menens worden met de aanpak van de ozonproblematiek. Men zou ook veel meer snelheidscontroles gaan doen. Want als iedere Belg ertoe gebracht kon worden de maximumsnelheden te respecteren – 90 waar het 90 is, 120 waar het 120 is – dan zou de CO₂-uitstoot reeds met 10 tot 15% dalen. Vorig jaar zou men dat afdwingen door meer controles. Ik heb daar toen enkele vragen over gesteld. In de plaats van meer zijn er vorig jaar 25% minder snelheidscontroles gebeurd. Ik heb de cijfers gekregen van uw goede collega Antoine Duquesne. Hij heeft mij dat vorig jaar gezegd. Mijn vraag is dus of er dit jaar meer controles zullen gebeuren om die snelheid te beperken.

Een tweede punt is dat ik in bepaalde persberichten heb gelezen dat in de maanden september, oktober en november de automobilisten gratis de uitlaatgassen van hun wagen kunnen laten controleren in de stations.

Mijn vraag luidt welk effect die controles in september, oktober en november zullen hebben op de CO₂-uitstoot deze zomer.

Ten derde las ik in het vorig jaar gepubliceerde

ozonplan dat iedereen zal worden gevraagd om de uitlaatgassen van zijn wagen tweejaarlijks te laten controleren. Worden deze zesmaandelijks controles doorgevoerd of niet?

11.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, inzake snelheidscontroles op de snelwegen beschik ik over de politiecijfers voor 2000. Tijdens de maanden juni, juli, augustus en september werden in totaal zowat 3200 uren snelheidscontroles uitgevoerd en 63.200 processen-verbaal opgesteld. Dit betekent 31% meer controle-uren en 57% meer PV's in vergelijking met 1999. Dit is een belangrijke stijging voor die vier maanden. Voor 2001 kan de verkeerspolitie van de federale politie zich alleen engageren om op autosnelwegen dezelfde intensiteit aan te houden.

Ten tweede, er waren vier gratis controleavonden voor uitlaatgassen: op 20, 22, 27 en 29 juni 2000. Alles samen kwamen er 1134 voertuigen naar deze controles en 318 behaalden niet de vereiste resultaten. (28%)

De controles zullen dit jaar inderdaad in september, oktober en november plaatshebben en uiteraard zullen zij geen effect hebben op het ozonpeil tijdens de zomermaanden.

Les gaz précurseurs d'ozone sont, eux, produits toute l'année. C'est la production annuelle qui détermine les pics d'ozone durant l'été et donc, il est évident, et nous l'avons toujours dit, qu'il ne sert à rien de prendre des petites mesures fétiches en été. C'est sur un travail structurel qu'il faut s'engager.

Wat de halfjaarlijkse autocontrole betreft is het nog wat vroeg om een datum te geven voor de inwerkingtreding van deze maatregelen die niet alleen zomermaatregelen zijn. Wij moeten rekening houden met de capaciteit van de technische keuringscentra, die een belangrijke factor vormt.

Mon intention n'est pas de faire deux contrôles techniques par an mais le deuxième ne vérifierait que les émissions de gaz.

Les mesures les plus efficaces sont les mesures structurelles. Il est peu utile voire contre-productif de proposer des mesures durant l'été qui entrent en vigueur la veille des pics d'ozone comme aujourd'hui, par exemple. Il est pire de prendre des mesures le jour des pics d'ozone ou la veille car cela produit exactement l'effet inverse. C'est d'ailleurs le sens du message que Mme Aalvoet et

moi-même allons lancer par une campagne d'information au public, dès la semaine prochaine.

C'est aussi la raison pour laquelle nous menons cette année trois campagnes sur la qualité de l'air, réparties dans le temps – printemps, été, automne – et à chaque fois, il est insisté auprès du public afin qu'il adapte ses comportements tout au long de l'année, et pas seulement en été, sa vitesse en toutes circonstances – les démarrages brusques, les limitations de vitesse et autres –, qu'il fasse usage de manière plus régulière de transports en commun ou autres, de même que pour tout ce qui concerne d'autres éléments n'ayant rien à voir avec le transport, à savoir l'utilisation du chauffage en hiver et les peintures contenant des solvants volatiles, etc.

Même s'il faut responsabiliser les citoyens, on ne peut pas seulement faire appel à leur bonne volonté. C'est un élément-clé de la lutte contre la pollution atmosphérique et le plan de lutte 2000-2003 contre l'ozone troposphérique a été adopté en mai 2000 et fait l'objet d'une première évaluation aujourd'hui. Un nombre important de mesures ont été décidées et mises en œuvre par les différents départements fédéraux concernés: le lancement de primes LPG, l'encouragement de son utilisation, les arrêtés pris en ce sens, les carburants sans soufre et les véhicules EURO 4 que nous avons l'intention de promouvoir.

Je suis tout à fait à l'aise à l'égard des problèmes d'ozone. Je pense que nous avons pris de bonnes mesures structurelles et pas seulement des mesures fétiches estivales où les gens ont l'attention attirée vers ce problème. Ces mesures sont résolument engagées, bien appliquées voire renforcées dans l'avenir, car l'ampleur du problème est énorme et, malgré ces mesures, il ne trouvera pas de solution rapide. Il suffit de considérer les discussions autour du sujet du changement climatique pour se rendre compte de l'ampleur de problème

11.03 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik zal de cijfers van de minister leggen naast die van de heer Duquesne. We zullen wel zien wie over de juiste cijfers beschikt.

Beweren dat het plan effectief werkt, lijkt mij toch wat overdreven. 0,002% van alle automobilisten hebben hun wagen gratis laten controleren. Een dergelijk percentage is te verwaarlozen en heeft geen enkel resultaat. Wij zullen dit dossier verder onderzoeken. Ik wil vooral nakijken in hoeverre er snelheidscontroles werden uitgevoerd. Ik vrees dat uw cijfers niet juist zijn vermits ze haaks staan

op wat de bevoegde minister vorig jaar heeft gezegd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de betwisting door de UPTR van de boetebedragen voor verkeersovertredingen door vrachtwagenbestuurders" (nr. 5075)**

12 **Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la contestation par l'UPTR du montant des amendes infligées aux chauffeurs de camions ayant commis des infractions au code de la route" (n° 5075)**

12.01 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, vorige zaterdag heeft de minister het bezoek gekregen van de transporteurs die zijn aangesloten bij de UPTR. Zij hebben een eisenpakket overgemaakt.

Het viel mij op dat een van hun eisen was dat bepaalde verkeersboetes niet meer zouden moeten worden betaald en er een vermindering zou komen van het bedrag van bepaalde verkeersboetes.

Mevrouw de minister, over welke verkeersboetes hebben zij het? Bent u het daarmee eens? Zult u voor hen het bedrag van bepaalde verkeersboetes verminderen?

12.02 **Isabelle Durant**, ministre: L'UPTR, par sa manifestation de samedi, remet en question, le taux des amendes prévues par l'arrêté paru au Moniteur en juillet 2000 – donc c'est tout récent – prévoyant la fameuse perception immédiate d'amendes et les cosignations qui sanctionnent les infractions au règlement européen 38.20 sur le temps de repos et le temps de conduite et qui sanctionnent les infractions à la législation relative au transport rémunéré de choses. Donc ce sont les amendes immédiates qui sont contestées. Cette mesure n'est entrée en vigueur que le 1^{er} septembre 2000 et il me paraît tout à fait prématuré de vouloir en discuter la révision, alors qu'il n'y même pas un an qu'elle est appliquée. Je veux absolument attendre avant d'effectuer une évaluation. S'il faut revoir les choses, ce ne sera pas nécessairement sous la pression de l'UPTR. S'il faut les réévaluer, réévaluons-les mais donnons-nous le temps!

En ce qui me concerne, je souhaiterais ne faire cette évaluation que quand nous disposerons

d'éléments probants. Deuxièmement, s'il faut la faire, je la ferai avec l'ensemble des organisations de transporteurs. Je suis favorable à cette réglementation, je pense qu'elle est utile et nécessaire et je n'ai nullement l'intention de la modifier brutalement alors qu'elle est en vigueur depuis à peine un an.

12.03 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Verkeer over "de spoorverbinding Duinkerke-Adinkerke" (nr. 4989)**

13 **Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire Dunkerke-Adinkerke" (n° 4989)**

13.01 **Yves Leterme** (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de vice-eerste minister, collega's, de SNCF zou de spoorverbinding Duinkerke-Adinkerke sluiten. Officieel zou die sluiting slechts tijdelijk zijn. Op 15 juni werden de slagbomen verwijderd ter hoogte van Braydunes. Nochtans werd de spoorlijn recent opnieuw gebruikt voor onder meer het transport van vloeibaar staal. Om die reden en in afwachting van de vervoersafwikkeling in het noorden van West-Vlaanderen speelt het behoud van die spoorlijn een cruciale rol in. In de toekomst zal het wegtransport namelijk zodanig toenemen dat de druk op de autosnelweg te groot wordt. Bovendien is er vraag naar bijkomende autowegeninfrastructuur. Wat ons betreft, kan van dat goederentransport veel over het spoor afgewikkeld worden. Het gaat dan om goederentransport tussen Engeland en Duitsland en tussen de verschillende havens. Via het spoor zou dat kunnen door de kanaaltunnel via Calais, Duinkerke, Adinkerke, Lichtervelde, Gent en Antwerpen naar de IJzeren Rijn.

Bijna de helft van de staalproducties van de installaties te Lefferinge en Hoeke bij Duinkerke naar Antwerpen wordt vervoerd per trein via Duinkerke ofwel per vrachtwagen over de A18 en E 40 Adinkerke-Veurne-Jabbeke-Brugge-Gent, waarachter een deel van de E17 volgt naar Antwerpen.

Het behoud van de spoorlijn Duinkerke-Adinkerke en de realisatie van een spoorboog zouden toelaten dat een belangrijke nieuwe

treinverbinding georganiseerd kan worden tussen de zeehavens Duinkerke, Zeebrugge en Calais. Rond die spoorboog is er veel te doen is, er zijn veel promotoren voor ter hoogte van Lichtervelde en waardoor een verbinding zou ontstaan tussen lijn 73 en 66 tussen Brugge en Kortrijk. Tussen de genoemde zeehavens bestaat er weliswaar concurrentie. Het vervoerprobleem moet volgens mij op termijn echter overstijgend bekeken worden.

Wat gebeurt er nu met de ontmanteling van die spoorweg?

Is de minister op de hoogte van een tijdelijk of definitieve sluiting van de spoorverbinding tussen Duinkerke en Adinkerke, die eigenlijk pas opnieuw in gebruik werd genomen?

Heeft de minister in het kader van het bilateraal overleg al gepleit voor het behoud van die spoorverbinding, onder meer omwille van verkeerseconomische en ecologische redenen?

Kan u uw toekomstgerichte visie weergeven over de afwikkeling van het transitgoederenverkeer tussen Engeland en Duitsland over Belgisch grondgebied?

Bent u bereid om concrete initiatieven te nemen om de spoorverbinding Duinkerke-Adinkerke-Zeebrugge op termijn uit te bouwen en op volwaardige wijze te laten functioneren als alternatief voor het dichtslibbende verkeer op de autosnelweg A 18?

13.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, de SNCF heeft de exploitatie van de spoorlijn Duinkerke-De Panne opgeschort vanaf 13 juni 2001. In afwachting pleit de NMBS voor het behoud en de ontwikkeling van die spoorverbinding. De NMBS ontving tot nu toe echter weinig respons van Franse kant. Ik denk dat de SNCF andere prioriteiten heeft.

Een duidelijkere strategische visie in België zal de onderhandelingen met Frankrijk van nut zijn. De doelstellingen door de regering bepaald voor het spoorvervoer vergen ingrepen, waaronder een nieuwe kijk op de grensoverschrijdende verbindingen. In het kader van het meerjareninvesteringsplan zal die specifieke problematiek een plaats vinden.

Voor het transitverkeer tussen Duitsland en Engeland is de route via en door Duinkerke en Adinkerke door de SNCF niet geschikt bevonden. Dat maakt deel uit van de begrijpelijke, zij het

enigszins vreemde logica volgens dewelke elk land zoveel mogelijk kilometers op het eigen grondgebied wil bewaren. Daartegenover vind ik dat de ontwikkelingen van het vervoer de actoren eerder zal aanzetten tot complementariteit eerder dan tot wedijver. Indien de nationale maatschappijen daartoe niet zouden overgaan, zullen externe operatoren, die in het raam van de Europese reglementeringen zijn toegelaten, daarvoor zorgen.

Wat het traject betreft, is het omwille van praktische, economische en milieuredenen raadzaam het gunstigste traject te kiezen, afhankelijk van herkomst en bestemming.

Op Belgisch grondgebied wordt de vroegere lijn Komen-Armentières al gereserveerd door de NMBS als alternatieve route.

Een rechtstreekse spoorverbinding tussen Duinkerke, Adinkerke en Zeebrugge veronderstelt de heraanleg van de verbindingsbocht tussen de lijnen 73 en 66, richting Brugge te Lichtervelde. Een aantal jaren terug werd echter beslist hiervan af te zien.

De terreinen waarop die bocht was aangelegd werden dan ook vervreemd. De NMBS heeft diverse voorstellen aan de SNCF overgemaakt om het spoorvervoer tussen Groot-Brittannië en Zeebrugge via de kanaaltunnel te ontwikkelen.

C'est pourquoi le trafic ferroviaire transfrontalier constitue un enjeu extrêmement important pour les marchandises comme pour les voyageurs. Il est souvent le parent pauvre du chemin de fer, à côté du trafic national, d'une part, et du trafic international à longue distance, de l'autre. Je suis pourtant convaincue que grâce à l'unification européenne, les créneaux transfrontaliers sont parmi les plus prometteurs. C'est la raison pour laquelle j'ai obtenu que cela soit inscrit dans le plan décennal et dans le contrat de gestion comme mission de service public. Ce n'est donc plus laissé à l'appréciation commerciale de la SNCB.

Dans la réforme de la loi de 1991, qui sera discutée ici, le transport transfrontalier de voyageurs sera considéré comme une mission de service public, alors qu'actuellement, ces dernières sont limitées au transport intérieur. J'espère que cette mesure rendra le trafic transfrontalier éligible pour des contributions de l'Etat et que cela incitera aussi la SNCB à mener plus avant les négociations ou à rechercher des partenariats intéressants en ce sens.

Cela me permet de faire la transition avec votre dernière demande qui vise à encourager ce trafic transfrontalier dans le cadre du contrat de gestion. Nous travaillons sur une proposition d'intéressement de la SNCB, qui recevrait plus si elle en fait plus. L'intervention de l'Etat dépendrait du service, et notamment, par exemple, du réseau exploité, ce qui devrait inciter la SNCB à aller plus loin dans la poursuite, la réouverture ou la réactivation de certaines lignes transfrontalières qui se justifient du point de vue économique pour les marchandises et du point de vue de la mobilité pour les voyageurs.

Voilà l'état de la question en ce qui concerne cette ligne précise et les perspectives, tout en soulignant à nouveau que celles-ci se trouvent aujourd'hui uniquement dans les mains de la SNCB, puisqu'il ne s'agit pas d'une mission de service public. C'est donc la SNCB elle-même qui négocie avec la SNCF ou décide de l'importance qu'elle accorde à ces négociations.

13.03 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, wat dat laatste punt betreft heeft de vice-premier uiteraard gelijk en is ze afhankelijk van de inspanningen die de NMBS zal willen doen. Ik kan alleen maar zeggen dat het van cruciaal belang is om de lijn in de toekomst opnieuw open te stellen. Ze is aanwezig, de terreinen zijn gereserveerd en de infrastructuur is voorhanden. In Braydunes ligt wel een teer gebied, waar het spoor vlakbij woningen en tuinen passeert, maar het in stand houden en de verdere uitbouw van de verbinding is cruciaal voor een toekomstgerichte afwikkeling van het goederentransport tussen de verschillende havens in de reeks Bremen, Le Havre en Hamburg. U zegt zelf dat als de NMBS geen initiatieven neemt, externe operatoren in het kader van de liberalisering dat wel zullen doen. U hebt daar een punt. Ik volg u niet als u de verbinding Komen-Armentières als alternatief wilt voorstellen. Ik kan alleen begrijpen dat Komen in Wallonië ligt en dat dit alternatief voor bepaalde mensen en invloedsferen binnen de NMBS interessanter lijkt. Ik moet u wel meedelen dat men het terrein ter plekke moet kennen – door er per fiets of te voet te passeren – om te weten dat de spoorlijn Komen-Armentières in deze maand vooral met fruit, groenten, tuinhuisen en zonnebaders is bezaaid. Het is dus zeer onrealistisch te veronderstellen dat daar op korte termijn opnieuw een spoorverbinding kan worden geëxploiteerd.

Tenslotte, mijnheer de voorzitter, ik betreur dat destijds de optie van een spoorboog te

Lichtervelde – de verbinding tussen lijn 73 en 66 – niet is weerhouden en blijkbaar nu erg wordt bemoeilijkt door een aantal vervreemdingen die zijn gebeurd. Dit is bijzonder jammer, want het compliceert de situatie. Dit zijn slechte beslissingen waarvoor u uiteraard geen enkele schuld treft. Ik verwijs ook naar de verbinding met Assebroek, de verbinding Adinkerke–Dunkerque en het vrijgeven van de spoorbedding tussen Komen en Armentières. Dit zijn slechte opties waarvoor we misschien nog niet vandaag, maar zeker binnen 5 tot 10 jaar de prijs cash zullen betalen in verkeerscongestie en in gebrek aan alternatieven om die verkeerscongestie op een juiste manier af te wikkelen.

Vergeef mij vanuit mijn politieke oriëntatie voor het misplaatste gebruik van deze term, maar ik zal u bidden om als beleidsverantwoordelijke al uw invloed aan te wenden om daarvoor aandacht te hebben. Dit is niet alleen een regionaal dossier. Adinkerke-Duinkerke ligt in het verlengde van de IJzeren Rijn en een goede toegang vanuit West-Vlaanderen naar het Vlaamse spoorwegnet is voor heel de natie van cruciaal belang. Ik vraag u uw invloed verder aan te wenden om het spoor tussen Adinkerke en Duinkerke in gebruik te kunnen houden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vervanging van de internationale IC Oostende-Keulen door een Thalysverbinding tussen deze steden" (nr. 5031)

14 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le remplacement des trains IC internationaux Ostende-Cologne par une liaison Thalys entre ces villes" (n° 5031)

14.01 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het woord incident is voor deze vragen zeker overtrokken.

Mijn tweede vraag gaat over de mogelijke schrapping van de internationale verbinding tussen Oostende en Keulen, waartussen vandaag treinen rijden met stopplaatsen in Oostende, Brugge, Beernem, Gent, Brussel, Leuven, Luik en Verviers. Ik voel mij bijna een conducteur op de betrokken treintoestellen die de stopplaatsen afroept. Nu blijkt dat de kans groot is dat deze internationale IC-verbinding zou verdwijnen op een ogenblik dat de frequentie van de Thalystreinen

tussen Brussel en Keulen – op termijn misschien naar Frankfurt doorgetrokken – wordt opgedreven. De leidende bestuurskringen in Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen zijn vragende partij voor een dagelijks aantal rechtstreekse Thalysverbindingen met Leuven, met stopplaatsen in Oostende, Brugge en Gent, bij voorbeeld om de belangrijke Duitse toeristische markt aan te spreken. Dit zou voor Vlaanderen een compensatie kunnen zijn voor de aanleg van het nieuwe HST-spoor tussen Leuven en Lessines, dat als gemengd project voor ongeveer 6 miljard op rekening van het Vlaamse aandeel in de binnenlandse spoorinvesteringen wordt geboekt, terwijl Vlaanderen daarvoor nauwelijks een economische return kan verwachten. De lusten en de lasten zijn daar op dit ogenblik wat ongelijk verdeeld.

Als de internationale IC-verbinding tussen Oostende en Keulen wordt geschrapt, dan moet er toch een aantal keren per dag een Thalys stoppen in Oostende, Brugge en Gent. Wellicht zal de voorzitter daarin ook geïnteresseerd zijn.

Terzake wens ik toch enkele vragen te stellen. Hoeveel opstappende reizigers zijn er gemiddeld per dag op de internationale trein Oostende-Keulen, te Oostende, Brugge en Gent, met bestemming Keulen, te Keulen met bestemming Gent, Brugge en Oostende?

Ten tweede, mogen we niet verwachten dat een Thalysverbinding tussen Oostende en Keulen aantrekkelijker zou zijn dan de huidige internationale trein die veel trager rijdt?

Ten derde, is er al een marktstudie uitgevoerd met betrekking tot zo'n Thalysverbinding en wat zijn de resultaten hiervan? Is dit niet het geval, wordt het dan niet dringend tijd om zo'n marktstudie te organiseren? Is de minister bereid om daarvoor bij de NMBS aan te dringen?

Tot slot, wat is uw standpunt en dat van de NMBS in dit dossier?

14.02 Minister **Isabelle Durant**: Het internationaal reizigersverkeer is een commerciële activiteit. Het is dus de bevoegdheid van de NMBS om het treinaanbod te bepalen.

Met het in dienst nemen van de hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik in december 2002, zullen de internationale dagtreinen op de verbinding met Duitsland via deze lijn rijden. Naast de Thalystreinen zullen mogelijk ook andere hogesnelheidstreinen zoals de Duitse ICE via deze HSL sporen, zelfs naar Frankfurt en dit via

de nieuwe HSL tussen Keulen en Frankfurt. Die is ook voorzien om eind 2002 in dienst te komen.

Bij deze gelegenheid zullen eveneens de IC treinen tussen Oostende en Welkenraedt via de HSL Leuven-Luik sporen. Zij zullen hier snelheden tot 200 km per uur kunnen halen. Ook de binnenlandse reizigers zullen dus gebruik kunnen maken van deze nieuwe infrastructuur. Dat is toch een grote inspanning.

De Thalystreinen worden hierbij ingezet op de verbindingen van en naar Parijs en verder zuidwaarts, terwijl het rijden van een verbinding Oostende-Keulen niet tot de kernactiviteiten van Thalys behoort. Wegens een gebrek aan voldoende Thalys-materieel, mede als gevolg van het succes van de verbinding Brussel-Parijs die afgelegd wordt in 1 uur 25 minuten, wordt de inzet van dit materieel zodanig gepland dat een maximale return kan verwacht worden.

Uit commercieel oogpunt is overcapaciteit inzake plaatsaanbod op de treinen tussen België en Duitsland niet gewenst, noch voor de NMBS, noch voor de Deutsche Bahn. Het totale treinaanbod op de verbinding met Duitsland vanaf december 2002 ligt echter nog niet vast en verder overleg met Deutsche Bahn is nodig.

Het gemiddeld aantal reizigers op de internationale treinen Oostende-Keulen in 2000 is als volgt. Uit de cijfers op basis van verkoopsresultaten blijkt dat gemiddeld per dag 18,52 reizigers naar Keulen sporen en 17,21 uit Keulen komen. Op basis van zes treinen per richting komt dit neer op een gemiddelde van drie reizigers per trein voor de drie betrokken stations.

Een verbinding tussen Oostende en Keulen behoort niet tot de kerntaken van de Thalys. Een hogesnelheidstrein die - mits gebruik te maken van de hogesnelheidslijn - in staat is een gevoelige tijdswinst te boeken, is meestal aantrekkelijker dan een klassieke, internationale trein. In een commerciële omgeving mag dan worden verwacht dat voor die snellere trein meer moet worden betaald dan voor de tragere.

De NMBS heeft nog geen marktstudie uitgevoerd voor het inleggen van een hogesnelheidstrein op de verbinding Oostende-Keulen. De klantenstatistieken zijn gebaseerd op de verkoopsresultaten van de NMBS.

14.03 **Yves Leterme** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik meen dat de cijfers, die de eventuele noodzaak van zo'n verbinding zouden kunnen

aantonen, ontnuchterend zijn.

Mevrouw de minister, uit uw antwoord meen ik begrepen te hebben dat het niet zeker is dat de internationale verbinding zal worden geschrapt. De verbinding zal gedeeltelijk lopen via de HSL-infrastructuur waardoor er een betekenisvolle tijdswinst kan worden geboekt.

Ik neem akte van het antwoord van de minister. Het cijfermateriaal wettigt op dit moment geen groter aanbod.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Les questions n° 5040 et 5089 de M. Bruno Van Grootenbrulle sont reportées à une date ultérieure.

15 Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg HS-lijnen" (nr. 5042)

15 Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement de lignes à grande vitesse" (n° 5042)

15.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag sluit aan bij de vraag van collega Leterme. Ik wil mijn vraag toch nog even stellen.

De lijn Brussel-Gent-Oostende is een vrij druk beklante verbinding. Het door de NMBS overgelegde tienjarenplan voor investeringen voorziet onder meer, ofwel het op 4 sporen brengen van de lijnen Brussel-Ottignies en Brussel-Nijvel, ofwel de aanleg van een hogesnelheidslijn tussen hetzij Brussel en Namen, hetzij tussen Brussel en Charleroi. Deze laatste zou de reisduur aanzienlijk inkorten.

Voor Vlaanderen wordt er terzake niets vooropgesteld. Nochtans wordt de lijn Brussel-Gent-Brugge-Oostende veel drukker bereden dan de Waalse spoorlijnen waarvan sprake.

Mevrouw de minister, heeft de NMBS reeds een studie gemaakt voor het opvoeren van de snelheid op de lijn 50A tussen Brussel, Gent en Brugge tot 200 kilometer per uur? Zo ja, wat zal dit kosten? Zo neen, waarom werd deze studie nog niet uitgevoerd?

De NMBS voorziet geen werken om de lijn 50A tussen Brussel en Gent op 4 sporen te brengen,

zelfs niet tot Denderleeuw. Nochtans kunnen er op deze lijn in de huidige context geen bijkomende stoptreinen worden ingelegd, daar de lijn tijdens de piekuren verzadigd is met sneltreinen. Mevrouw de minister, waarom wordt in eerste instantie deze verdubbeling niet overwogen? Heeft dit te maken met de hoge kostprijs? Hoeveel bedraagt deze? Mevrouw de minister, daartegenover staat uw verklaring dat u een 15 minuten stoptreindienst op poten wil zetten in het kader van het Brusselse voorstadsnet GEN. Waarom kan dit wel? Ik heb geen probleem met deze maatregel maar waarom kan dit niet gelden voor de potentiële reizigers op de lijn 50A?

Deze vraag sluit aan bij de vraag van collega Leterme en handelt over de vlotte toegankelijkheid en het opvoeren van de snelheid op die toch niet onbelangrijke lijn 50A.

15.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, zoals het momenteel zal worden goedgekeurd, voorziet het investeringsplan van de NMBS in de uitbreiding tot 4 sporen van de lijnen Brussel-Ottignies en Brussel-Nijvel en in de studie van een nieuwe lijn tussen Louvain-la-Neuve naar Gosselies via Rhisnes. Deze laatste verbinding komt tot stand op vraag van het Waals Gewest.

De plannen voorzien in een geringe verhoging van de snelheid waardoor een tijdswinst van enkele minuten op de reistijd ontstaat. Op bepaalde baanvakken zal de referentiesnelheid 140 of 160 kilometer per uur bedragen, naar het voorbeeld van wat reeds werd gedaan of in uitvoering is op tal van Vlaamse lijnen. Tussen Brussel en Leuven wordt zelfs 200 kilometer per uur gereden. Op het Waalse net ligt de snelheid van de reizigerstreinen aanzienlijk lager. Het bestempelen van het Waalse deel van het net als spoorparadijs zoals sommige van uw collega's hebben gedaan, is dus niet op zijn plaats. De NMBS is begonnen met een studie voor het verhogen van de snelheid tot 200 kilometer per uur op de hele lijn Brussel-Oostende. De conclusies zijn nog niet bekend. De studie is wel bezig. De resultaten zullen eerder afhangen van capaciteitsproblemen – verschillende treinen op dezelfde lijn – en van technische beperkingen.

Dan is er lijn 50A tussen Brussel en Gent. Die lijn zal tot Denderleeuw worden uitgebreid naar 4 sporen, hoewel stoptreinen er niet op hun plaats zijn aangezien de lijn naar het voorbeeld van snelwegen buiten de dorpen werd aangelegd. De investeringen worden geraamd op 11 miljard frank. Ook de uitbreiding tot 4 sporen tussen Gent en Brugge werd gepland voor een bedrag van

10,7 miljard frank. Ten slotte werden aanzienlijke werken gepland in Gent voor 6,5 miljard frank. Het GEN-net in en rond Brussel voorziet in een dienst van 15 minuten, zowel op de lijn 50A als op de andere lijnen naar de hoofdstad.

15.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor de verduidelijkingen. Ik onthoud dat men daaraan aan het werken is en dat er een studie bezig is om de opportuniteit en de kostprijs te berekenen. In de nabije toekomst komen er dus ontubbelingen. Het is aangewezen dat daarvan verder werk wordt gemaakt. Het gaat om een belangrijke lijn waarvan het reizigersaantal zou kunnen worden verhoogd. Bovendien zou ook de verkeerscongestie richting Brussel wat lichter kunnen worden. De vraag heeft minder met communautaire aspecten te maken, maar eerder met het belang om hiervan werk te maken. Dagelijks kunnen wij zien dat er in Gent aan het Sint-Pietersstation heel wat investeringen gebeuren. Ik hoop dat die snel kunnen worden afgewerkt, om te genieten van een mooiere stationsomgeving.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Hoorebeke, louter ter informatie: de NMBS voorziet het einde van de werkzaamheden voor 2020. Ik vrees dat wij dan al gepensioneerd zullen zijn.

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

16 Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verdeelsleutel voor de investeringen in de NMBS" (nr. 5041)

16 Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et de Transports sur "la clé de répartition des investissements de la SNBC3 (n° 5041)

16.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mevrouw de minister, ik weet dat hierover al heel veel werd gepraat in deze commissie. Het is ook niet echt mijn materie, maar eerder die van mevrouw Brepoels. Toch blijft de 60/40-sleutel voor mij een intrigerend gegeven.

Ik weet dat dit vandaag ook geen hot item is. Ik wou er echter toch nog even op terugkomen, omdat dit natuurlijk een politieke verdeelsleutel is, mevrouw de minister. We kunnen daar allemaal onze opinie over hebben. Ik vind dat een politieke verdeelsleutel niet kan, omdat elke verdeelsleutel altijd moet gebaseerd zijn op het algemene principe van de gelijkheid. Wanneer men een

verdeelsleutel hanteert, dan moet die verantwoord zijn. Ik meen te weten dat u op een bepaald ogenblik gesteld heeft dat de 60/40-verdeelsleutel die vandaag gehanteerd wordt voor u een objectieve verdeelsleutel is. Ik neem aan dat u dergelijke zaken gegrond verklaart. Ik zou van u willen vernemen waarop u zich dan precies baseert. Baseert u zich op een studie van de NMBS? Zijn dit uw eigen bevindingen terzake? In welke mate is die verdeelsleutel gesteund op objectieve criteria?

Dat dit nadien een politieke verdeelsleutel is geworden lijkt logisch, maar alles moet toch geobjectiveerd worden? Dat lijkt mij een beginsel van behoorlijk bestuur. Zelfs wanneer we deze materie in een meer communautair geladen sfeer moeten bekijken, en ik bedoel dit zeker niet polemiserend, moet elke gehanteerde sleutel toch gesteund zijn op een aantal objectieve criteria. Ik zou vandaag in de sereniteit van deze verwarmde zaal toch even willen horen op welke objectieve criteria u zich baseert om te zeggen dat die verdeelsleutel voor u objectief is.

16.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen te verklaren wat objectief betekent voor mij. Het bevolkingsaantal is ongetwijfeld een relevant criterium, net als de oppervlakten van de gewesten die immers de afstanden bepalen die de treingebruikers zullen afleggen. Dit zijn twee voorbeelden. Die criteria geven uiteraard uiteenlopende resultaten. Voor ons is één basisprincipe duidelijk: het net moet voor iedereen, waar hij ook woont, toegankelijk zijn.

Bovendien lijkt een allesomvattende en zelfs holistische benadering van het vervoersbeleid mij nog altijd het meest opportuun om alles goed op elkaar af te stemmen. Wij moeten tegelijkertijd rekening houden met geografische, sociale en economische criteria. De meest in het oog springende zijn ongetwijfeld het bevolkingsaantal, de oppervlakte en eventueel de personeninkomsten die ieders bijdrage weerspiegelen. Daarnaast zijn er ook nog de noden inzake vervoer, rekening houdend met de verschillende situaties in de gewesten van ons land maar vooral met het traject van de af te leggen kilometers. Tot slot zijn er de noden van het spoor zelf dat zijn bijdrage levert aan het vervoersaanbod en die uiteraard rechtstreeks deel uitmaken van deze problematiek.

De verdeelsleutel is voor mij geen doel op zich, maar komt overeen met een verdeling op basis van zo objectief mogelijke criteria bij een netwerk

dat de drie gewesten doorkruist. Er is helaas op alle belangrijke autowegenassen van het land een fileprobleem. Dat is overal zo, en niet enkel in één gewest.

Conform de verdeelsleutel krijgt het Vlaamse Gewest een bijdrage van de overheid die 50% hoger ligt dan deze voor Wallonië, via de 60/40-sleutel. Deze sleutel is volledig gerechtvaardigd inzake de maatschappelijke legitimiteit en ik heb het dan over het gemiddelde van de bevolkingsaantallen van de gewesten, oppervlakte en belastbare inkomsten van fysieke personen in de gewesten.

Dat betekent dat er twee criteria in het voordeel van Vlaanderen en een in het voordeel van Wallonië spreken. Dat geeft een verdeling van 59% voor Vlaanderen tegenover 41% voor Wallonië. Het globaal transportvolume in België heeft, rekening houdend met alle transportmiddelen, dezelfde verhouding. De eigenlijke noden van de spoorwegen kunnen, rekening houdend met alle criteria, geraamd worden op 60% voor Vlaanderen en 40% voor Wallonië voor de capaciteitsuitbreiding en op respectievelijk 49% en 51% voor het onderhoud. De 60-40-verdeelsleutel stemt dus overeen met de grootst mogelijke objectiviteit. Dat garandeert de gelijkheid van de Belgen die moet worden uitgedrukt naargelang pertinente toestanden en criteria. Met die verklaring wil ik verduidelijken dat de verdeelsleutel geen fetisj of een doel op zich is. Men hanteert onbetwistbare criteria. In die proportie komen we uit op ongeveer 60 voor Vlaanderen en 40 voor Wallonië. Voor mij zijn dat de enige redenen als basis voor de verdediging van die verdeelsleutel.

16.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Zij antwoordt vrij genuanceerd en duidelijk. Mevrouw de minister, ik zal uw antwoord tijdens mijn vakantie verder bestuderen. Ik behoud me het recht voor om er later nog even op terug te keren.

De **voorzitter:** Mijnheer Van Hoorebeke, ik wens u daarmee veel succes! Alvast wens ik u een goede retraite toe.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De vraag nr. 5087 van mevrouw Kristien Grauwels wordt naar een latere datum verschoven.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.03 uur.
La réunion publique de commission est levée à 19.03 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

04-07-2001

15:10 uur

mercredi

04-07-2001

15:10 heures

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gevolgen van de subsidiëring van het vliegveld van Charleroi" (nr. 4922)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de verspreiding van gratis folders in de postkantoren" (nr. 5005)

Sprekers: **Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de herziening van de postcode" (nr. 5022)

- de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "eventuele vervroeging van het ultieme uur voor uitreiking van briefwisseling" (nr. 5023)

- de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "hygiënische maatregelen bij De Post" (nr. 5024)

- de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de afbouw van de post in Vlaams-Brabant" (nr. 5025)

- de heer Karel Van Hoorebeke tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de postkantoren" (nr. 5043)

- de heer Hagen Goyvaerts tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de uitverkoop van Taxipost in Vlaams Brabant" (nr. 5076)

- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de mogelijke wijziging van de postcodes" (nr. 5092)

Sprekers: **Dirk Pieters, Jan Mortelmans, Hagen Goyvaerts, Karel Van Hoorebeke, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van mevrouw Annemie Van de Casteele tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "Nationale DelcredereDienst" (nr. 5082)

Sprekers: **Annemie Van de Casteele, Rik**

SOMMAIRE

Question orale de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conséquences du subventionnement de l'aéroport de Charleroi" (n° 4922)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution de dépliants gratuits par La Poste" (n° 5005)

Orateurs: **Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Questions orales jointes de

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "la révision des codes postaux" (n° 5022)

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "l'avancement éventuel de l'heure limite pour la délivrance du courrier" (n° 5023)

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "les mesures d'hygiène à La Poste" (n° 5024)

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "le démantèlement des services de la Poste dans le Brabant flamand" (n° 5025)

- M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "les bureaux de poste" (n° 5043)

- M. Hagen Goyvaerts au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la liquidation de Taxipost dans le Brabant flamand" (n° 5076)

- M. Jan Mortelmans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'éventuelle modification des codes postaux" (n° 5092)

Orateurs: **Dirk Pieters, Jan Mortelmans, Hagen Goyvaerts, Karel Van Hoorebeke, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de Mme Annemie Van de Casteele au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'Office National du Ducroire" (n° 5082)

Orateurs: **Annemie Van de Casteele, Rik**

Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

- | | | | |
|---|----|--|----|
| <p>Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bescherming van de gebruikers van diensten die telefonisch informatie verstrekken" (nr. 5085)</p> <p><i>Sprekers:</i> Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties</p> | 9 | <p>Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la protection des utilisateurs des Services d'Information par Télécommunications" (n° 5085)</p> <p><i>Orateurs:</i> Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques</p> | 9 |
| <p>Vraag van mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verhoging van de treintarieven door de NMBS op 1 januari 2002" (nr. 4961)</p> | 11 | <p>Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation des tarifs des chemins de fer au 1er janvier 2002" (n° 4961)</p> | 11 |
| <p>Vraag van de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geplande tariefverhogingen van de NMBS" (nr. 4963)</p> <p><i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, Jan Mortelmans, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 11 | <p>Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation prévue des tarifs des chemins de fer" (n° 4963)</p> <p><i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels, président du groupe VU&ID, Jan Mortelmans, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 11 |
| <p>Vraag van de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen met de nieuwe dieseltweetjes op de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt" (nr. 5091)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jan Mortelmans, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 13 | <p>Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes relatifs aux nouvelles automotrices doubles sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt" (n° 5091)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jan Mortelmans, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 13 |
| <p>Samengevoegde mondelinge vragen van</p> <p>- de heer Patrick Lansens tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het inzetten van voldoende treinstellen om de toeristenstroom van en naar onze kust op te vangen tijdens de zomer" (nr. 4977)</p> <p>- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen met de verlaagde tarieven voor gepensioneerden" (nr. 5048)</p> <p><i>Sprekers:</i> Patrick Lansens, Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 14 | <p>Questions orales jointes de</p> <p>- M. Patrick Lansens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en service d'un nombre suffisant de trains pour pouvoir faire face à l'afflux de touristes en provenance de la côte ou à destination de celle-ci au cours de l'été" (n° 4977)</p> <p>- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes concernant les tarifs préférentiels dont bénéficient les retraités" (n° 5048)</p> <p><i>Orateurs:</i> Patrick Lansens, Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 14 |
| <p>Vraag van de heer Lode Vanoost tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanbestedingen van de NMBS voor gloeilampen" (nr. 4988)</p> <p><i>Sprekers:</i> Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 16 | <p>Question de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adjudication de la SNCB pour des ampoules à incandescence" (n° 4988)</p> <p><i>Orateurs:</i> Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 16 |
| <p>Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkeersongevallen met vrachtwagens" (nr. 5055)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit</p> | 17 | <p>Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les accidents de la circulation impliquant des poids lourds" (n° 5055)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la</p> | 17 |

en Vervoer

Mobilité et des Transports

- Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de maatregelen in het kader van het ozonplan" (nr. 5060) 21
Sprekers: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
Orateurs: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de betwisting door de UPTR van de boetebedragen voor verkeersovertredingen door vrachtwagenbestuurders" (nr. 5075) 23
Sprekers: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
Orateurs: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Vraag van de heer Yves Leterme tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorverbinding Duinkerke-Adinkerke" (nr. 4989) 23
Sprekers: Yves Leterme, voorzitter van de CVP-fractie, *Isabelle Durant,* vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
Orateurs: Yves Leterme, président du groupe CVP, *Isabelle Durant,* vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Vraag van de heer Yves Leterme tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vervanging van de internationale IC Oostende-Keulen door een Thalysverbinding tussen deze steden" (nr. 5031) 25
Sprekers: Yves Leterme, voorzitter van de CVP-fractie, *Isabelle Durant,* vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
Orateurs: Yves Leterme, président du groupe CVP, *Isabelle Durant,* vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van hogesnelheidslijnen" (nr. 5042) 26
Sprekers: Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
Orateurs: Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verdeelsleutel voor de investeringen in de NMBS" (nr. 5041) 27
Sprekers: Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
Orateurs: Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 04 JULI 2001

15:10 uur

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

du

MERCREDI 04 JUILLET 2001

15:10 heures

De vergadering wordt geopend om 15.10 uur door de heer André Smets.

Het incident is gesloten.

01 Mondelinge vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gevolgen van de subsidiëring van het vliegveld van Charleroi" (nr. 4922)

01.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Ik heb vragen bij de eerlijke concurrentie van de luchthaven van Charleroi ten overstaan van die van Zaventem. Uit mijn informatie blijkt dat Ryanair, de luchtvaartmaatschappij die de meeste vluchten op Charleroi organiseert, zwaar door de Waalse regering wordt gesubsidieerd. De Waalse regering zou er zelfs aan denken de taxiverbinding tussen Charleroi en Brussel te sponsoren.

Ik ben geïntrigeerd door de tarieven van Ryanair. Ik vraag mij af hoe ze die kunnen handhaven. De heer Müller van Sabena heeft mij hierover geen uitsluitsel kunnen geven en een proces heeft hij vooralsnog niet ingespannen.

Ik gun Charleroi een goede en winstgevende luchthaven. Ik weet dat de luchthaven ressorteert onder de Waalse regering. Ook daar heb ik geen probleem mee, wel met een eventuele concurrentievervalsing.

Uit de kranten leer ik dat BSCA, de beheerder van de luchthaven van Charleroi, voor meer dan 90 procent in handen is van de NV Sambre-Invest,

La séance est ouverte à 15.10 heures par M. André Smets.

L'incident est clos.

01 Question orale de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conséquences du subventionnement de l'aéroport de Charleroi" (n° 4922)

01.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): La concurrence entre l'aéroport de Charleroi et celui de Zaventem m'inspire quelques doutes quant à son caractère loyal. Selon les informations dont je dispose, il semblerait que Ryanair, la compagnie qui organise le plus de vols à partir de Charleroi, recevrait d'importantes subventions du gouvernement wallon. Ce dernier songerait même à sponsoriser une liaison par taxi entre Charleroi et Bruxelles.

Les tarifs pratiqués par Ryanair m'intriguent. Je me demande comment ils parviennent à les maintenir. M. Müller, de la Sabena, n'a pas pu me renseigner à ce sujet et, jusqu'à présent, il n'a pas encore décidé d'intenter un procès.

Je ne vois aucun inconvénient à ce que Charleroi dispose d'un aéroport efficace et lucratif. Je n'ignore pas que l'aéroport est du ressort du gouvernement wallon, ce qui ne me pose aucun problème. En revanche, je n'admettrais pas une éventuelle distorsion de la concurrence.

J'ai lu dans la presse que le BSCA, gestionnaire de l'aéroport de Charleroi, appartient à plus de 90% à la SA Sambre-Invest, au sein du conseil

waar alle belangrijke lokale Waalse politici in de raad van bestuur zitten. De lage prijzen van Ryanair zijn dus niet te verklaren door de lage lonen van het personeel.

Bagagebehandeling kost normaal 60.000 frank per vlucht. Bij Ryanair kost het 5.000 frank en is de bagagebehandeling zelfs gratis voor de derde vlucht op dezelfde dag. Sambre-Invest zou 35 miljoen bijleggen voor het afhandelen van de bagage. Deze NV zou de volgende jaren 3 miljard in de luchthaven van Charleroi pompen.

Ik spreek de federale regering hier aan over de oneerlijke concurrentie. Ik erken dat de treinverbinding tussen Brussel en Charleroi niet goed is, maar dit rechtvaardigt nog niet de taxisubsidies waarover sprake is. Het verhaal van Charleroi staat in schril contrast met dat van Sabena.

01.02 Minister **Rik Daems** in naam van minister Isabelle Durant (*Nederlands*): Mevrouw Durant deelt me mee dat ze de opdracht heeft gegeven om een juridisch dossier samen te stellen, mocht er door publieke interventies aan concurrentievervalsing worden gedaan in Charleroi-Brussel Zuid. Het is voorbarig om nu al speculatieve uitspraken te doen.

01.03 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): De prijzen van Ryanair zijn zo verbijsterend laag, dat het haast wel om concurrentievervalsing moet gaan. Ik zal minister Durant hierover ondervragen. Het gaat immers niet op dat met het concurrentiespel niet eerlijk speelt, op het ogenblik dat minister Daems knokt voor Sabena en de 12.000 werknemersgezinnen aldaar.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Het incident is gesloten.

02 **Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de verspreiding van gratis folders in de postkantoren" (nr. 5005)**

02.01 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Volgens het verslag 2000 van de Federale Voorlichtingsdienst werden in 2000 bijna geen folders door De Post verspreid. Volgens de Federale Voorlichtingsdienst "vormt de verspreiding van gratis folders, ingevolge de nieuwe opties van

d'administration de laquelle siègent tous les hommes politiques wallons importants. Cette SA comblerait tous les gouffres. Les prix bas pratiqués par Ryanair ne s'expliquent donc pas par les faibles salaires du personnel.

Le traitement des bagages coûte normalement 60.000 francs par vol. Mais il n'en coûte que 5.000 francs à Ryanair et le traitement des bagages est même gratuit pour le troisième vol dans la même journée. La société Sambre-Invest débourserait 35 millions pour le traitement des bagages et aurait l'intention d'injecter 3 milliards dans l'aéroport de Charleroi au cours des prochaines années.

Je m'adresse ici au gouvernement fédéral à propos de la distorsion de concurrence. Je reconnais que la liaison ferroviaire Bruxelles -Charleroi n'est pas bonne mais cela ne justifie pas les subventions aux taxis dont il est question. Le dossier de Charleroi contraste singulièrement avec celui de la Sabena.

01.02 **Rik Daems**, ministre, au nom de la ministre Isabelle Durant (*en néerlandais*): Mme Durant m'a informé qu'elle a demandé la constitution d'un dossier juridique dans l'hypothèse où des interventions publiques auraient entraîné une distorsion de la concurrence en faveur de Charleroi-Bruxelles Sud. Au stade actuel, il est prématuré de faire des déclarations spéculatives.

01.03 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Les prix pratiqués par Ryanair sont à ce point stupéfiants qu'il doit forcément s'agir d'un cas de distorsion de la concurrence. J'interrogerai la ministre Durant à ce sujet. En l'occurrence, les règles du jeu de la concurrence sont bafouées, au moment même où le ministre Daems se bat pour la Sabena et les 12.000 familles de travailleurs.

Président: Francis Van den Eynde.

L'incident est clos.

02 **Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution de dépliant gratuits par La Poste" (n° 5005)**

02.01 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Selon le rapport 2000 du Service fédéral d'Information, la diffusion de dépliant d'information par La Poste a été pratiquement inexistante en 2000. Selon le Service fédéral d'Information, « suite aux nouvelles options de La Poste, la distribution de

De Post..., niet langer een prioriteit met de bedoeling het publiek aan te trekken".

Welke wijzigingen werden doorgevoerd bij het verspreiden van gratis folders door De Post?

Welke onderrichtingen werden er inzake deze verspreiding gegeven?

Volgens het verslag werden sinds 1995 meer dan 37 miljoen folders volgens de regeling "Postbus 3000" door De Post verspreid.

Waarin bestaat dat systeem?

Welke toekomst is er voor "Postbus 3000" weggelegd in het kader van de huidige interne reorganisatie?

dépliants gratuits ne semble plus être une priorité pour attirer le public. »

Quelles sont les modifications dans la distribution de dépliants gratuits par La Poste ?

Quelles sont les instructions données concernant cette distribution ?

Selon le rapport, depuis 1995, plus de 37 millions de dépliants « Boîte postale 3000 » ont été distribués par La Poste.

En quoi consiste ce système ? Quel est l'avenir de « BP 3000 » dans la réorganisation interne en cours ?

02.02 Minister **Rik Daems** (*Frans*): Er zijn geen wijzigingen gepland wat de gratis verspreiding van de folders door de postkantoren betreft. Deze laatste verspreiden die folders niet gratis, behalve folders met regeringsinformatie die worden geproduceerd door Postbus 3000 en die de postkantoren in hun folderrekken ter beschikking stellen van de burgers .

02.02 **Rik Daems** , ministre (*en français*): Il n'y a aucune modification prévue dans les modalités de diffusion gratuite des dépliants d'information par les bureaux de poste. Ceux-ci ne distribuent pas gratuitement ces dépliants, sauf ceux d'information gouvernementale, produits par BP 3000, qu'ils peuvent mettre à la disposition des citoyens dans leurs porte-dépliants.

02.03 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Dat is niet wat het verslag zegt. Daarin staat namelijk dat ingevolge de nieuwe opties van De Post naar aanleiding van de wijzigingen op het vlak van de directie en het beheersbeleid, de verspreiding van gratis folders niet langer een prioriteit blijkt te zijn om het publiek aan te trekken.

02.03 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Ce n'est pas ce que le rapport dit. Je cite : « suite aux nouvelles options prises par La Poste à l'occasion des modifications au niveau de la direction et de la politique de gestion, la distribution de dépliants gratuits Ne semble plus constituer une priorité pour attirer le public. »

02.04 Minister **Rik Daems** : (*Frans*): Ik lees u het antwoord dat mij werd verstrekt.

02.04 **Rik Daems** , ministre (*en français*): Je vous lis la réponse qui m'est fournie.

02.05 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Wat zal in de gegeven omstandigheden de rol zijn van De Post in het kader van de universele dienstverlening? Deze biedt namelijk tal van potentiële mogelijkheden. Maar de boodschap is dubbelzinnig: de stelling van de regering beantwoordt niet aan de feiten waaruit blijkt dat bij De Post een realiteit vorm krijgt die niet op promotie van het bedrijf is gericht.

02.05 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Dans ces conditions, quel va être le rôle de La Poste dans le cadre du service universel ? Il y a là des potentialités à exploiter. Il y a un double discours : le discours gouvernemental et la réalité des faits, à savoir une autre réalité non porteuse de promotion pour La Poste.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
 - de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de herziening van de postcode" (nr. 5022)
 - de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "eventuele vervroeging van het ultieme uur voor uitreiking van briefwisseling" (nr. 5023)
 - de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en

03 **Questions orales jointes de**
 - M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "la révision des codes postaux" (n° 5022)
 - M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "l'avancement éventuel de l'heure limite pour la délivrance du courrier" (n° 5023)
 - M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et

Participaties over "hygiënische maatregelen bij De Post" (nr. 5024)

- de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de afbouw van de post in Vlaams-Brabant" (nr. 5025)

- de heer Karel Van Hoorebeke tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de postkantoren" (nr. 5043)

- de heer Hagen Goyvaerts tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de uitverkoop van Taxipost in Vlaams Brabant" (nr. 5076)

- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de mogelijke wijziging van de postcodes" (nr. 5092)

Participations publiques sur "les mesures d'hygiène à La Poste" (n° 5024)

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "le démantèlement des services de la Poste dans le Brabant flamand" (n° 5025)

- M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "les bureaux de poste" (n° 5043)

- M. Hagen Goyvaerts au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la liquidation de Taxipost dans le Brabant flamand" (n° 5076)

- M. Jan Mortelmans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'éventuelle modification des codes postaux" (n° 5092)

03.01 Dirk Pieters (CVP): De Post wil de postcode herzien. Er zouden drie letters bij de huidige vier cijfers worden gevoegd. De Post houdt bij die herschikking vooral rekening met haar interne structuren, terwijl zij nochtans niet de enige verdeler is in België en de concurrentie dus ook sterker wordt. Er wordt door De Post evenmin rekening gehouden met de mogelijkheden van PGS en van plaatsbepaling langs GSM-, GPRS- of UMTS-zenders van de mobiele telefonie.

Zal het BIPT de opdracht krijgen de nieuwe structuur uit te werken, naar analogie met wat het BIPT nu doet voor de telecomsector?

Wie zal bij de herziening van de postcodes worden betrokken?

Wanneer zullen de herziene postcodes worden ingevoerd?

03.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Enkele maanden geleden ontkende de minister nog dat er de eerstkomende jaren wijzigingen zouden worden aangebracht aan de postcodes. Er zijn nu volop geruchten dat er toch wordt gedacht aan een aanpassing. Kloppen deze geruchten?

03.03 Dirk Pieters (CVP): In de sorteercentra is het uiterste uur voor aflevering van briefwisseling vastgelegd op 20 uur, in Brussel is dit zelfs 21 uur. Alles wat op dat moment in de sorteercentra aanwezig is, wordt in principe de dag nadien uitgereikt. Dit uiterste uur zou nu merkkelijk vervroegd worden, men spreekt zelfs van 17 uur! Hoe rijmt men dit met de toenemende automatisering van het sorteren?

03.01 Dirk Pieters (CVP): La Poste voudrait revoir les codes postaux, par l'ajout de trois lettres aux quatre chiffres actuels. Cette modification correspond avant tout à la structure interne de la Poste, alors que celle-ci n'est pas le seul distributeur en Belgique et que la concurrence s'intensifie. La Poste ne tient pas compte non plus des possibilités offertes par le GPS ni des systèmes de localisation par le biais des émetteurs GSM, GPRS et UMTS de téléphonie mobile.

L'IBPT sera-t-il chargé de développer cette nouvelle structure, comme il l'a fait pour le secteur des télécoms ?

Qui sera impliqué dans la révision des codes postaux ?

Quand apparaîtront les nouveaux codes ?

03.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Il y a quelques mois, le ministre niait encore qu'une modification des codes postaux interviendrait dans les années à venir. Aujourd'hui, de nombreuses rumeurs donnent à penser que cette modification est envisagée. Ces rumeurs sont-elles fondées ?

03.03 Dirk Pieters (CVP): Dans les centres de tri, la limite pour la livraison du courrier est fixée à 20 heures, voire à 21 heures à Bruxelles. Tout le courrier qui se trouve à ce moment dans les centres de tri est en principe distribué le lendemain. Il serait question d'avancer sensiblement cette heure limite: on parle même de 17 heures ! Comment peut-on envisager une telle mesure alors que le tri est de plus en plus automatisé ?

Kunnen bepaalde klanten in Brussel X een voorkeursbehandeling met aflevering tot 23 uur genieten? Klopt het dat de Servipost-zendingen, die nog moeten worden gefrankeerd, nog tot 22 uur aan de kaai van het sorteercentrum in Brussel mogen worden afgegeven?

Overweegt men daadwerkelijk een vervroeging van het uiterste afleveringsuur tot 17 uur? Is dit niet belachelijk, gezien het sluitingsuur van kantoren en bedrijven? Slaan we zo internationaal geen mal figuur?

Personeelsleden en klanten van De Post maken geregeld hun beklag over de ronduit smerige staat van postzakken, -bakken en -containers.

Beschikt men bij De Post wel over reinigingsinstallaties? En zijn er financiële middelen of werden die afgewend naar consultingopdrachten in Brussel X? Maakt De Post gebruik van schadelijke verdelgingsmiddelen? Hoe lang zal de minister zulke onhygiënische werkomstandigheden nog dulden?

De voorbije jaren werd De Post in Vlaams-Brabant stelselmatig afgebouwd: het enige sorteercentrum verdween, de directie-Leuven eveneens. Nu wil men zelfs de diensten Snelpost uit Vlaams-Brabant wegtrekken. Weer zou het meeste werk naar Brussel worden overgeheveld. Die laatste maatregel getuigt niet van rationeel beheer: in een sterke groeiregio blijven geen verdeelcentra voor Taxipost meer over. Hoe verantwoordt men die ingreep? Moet Waals-Brabant op dezelfde manier inleveren?

03.04 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Vorige week uitten de werknemers van Taxipost te Leuven hun ongenoegen over de beslissing van De Post om de verdeelcentra van Taxipost uit Vlaams-Brabant te laten verdwijnen. Naast het verdeelcentrum van Leuven worden ook Dilbeek, Halle, Vilvoorde, Aarschot en Tienen getroffen. Het personeel overhandigde de minister een petitie om zijn ongenoegen kracht bij te zetten.

In een eerste reactie noemde de minister de onrust van het personeel ongegrond. Hij zei achter de hervorming te staan, die volgens hem ook het personeel ten goede komt. Kan de minister deze uitspraken nader verklaren?

03.05 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Bij de postdiensten is er eens te meer nogal wat sociale

Certains clients peuvent-ils déposer leur courrier jusqu'à 23 heures à Bruxelles X, bénéficiant ainsi d'un traitement de faveur? Est-il exact que les envois Servipost encore à affranchir peuvent être déposés jusqu'à 22 heures au quai du centre de tri de Bruxelles?

Envisage-t-on réellement de fixer l'heure limite de livraison à 17 heures? Ne serait-ce pas ridicule au regard de l'heure de fermeture des bureaux et des entreprises? Ne ferions-nous pas de la sorte mauvaise figure au plan international?

Le personnel et les clients de La Poste se plaignent régulièrement de l'état véritablement immonde des sacs, boîtes et conteneurs postaux.

La Poste dispose-t-elle d'installations de nettoyage et de moyens financiers ou ces derniers ont-ils été affectés à la réalisation de missions d'audit à Bruxelles? La Poste utilise-t-elle des détergents toxiques? Combien de temps le ministre admettra-t-il encore des conditions de travail aussi peu hygiéniques?

Nous avons assisté ces dernières années au démantèlement systématique de La Poste en Brabant flamand, avec la suppression de son unique centre de tri et de la direction de Louvain. Aujourd'hui, on évoque même un possible retrait des services de poste exprès du Brabant flamand. Une fois de plus, la majeure partie du travail serait transférée vers Bruxelles. Cette dernière mesure ne procède pas d'une gestion rationnelle: une région en plein essor va être privée de centre de distribution Taxipost. Comment cette décision se justifie-t-elle? Le Brabant wallon sera-t-il logé à la même enseigne?

03.04 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): La semaine dernière, les travailleurs de Taxipost ont dénoncé la décision de supprimer les centres de distribution de Taxipost du Brabant flamand. Outre Louvain, la mesure concernerait également les communes de Dilbeek, de Hal, de Vilvorde, d'Aarschot et de Tirlemont. Le personnel a exprimé sa grogne dans une pétition qu'il a remise au ministre.

Dans une première réaction, le ministre a déclaré que l'inquiétude du personnel n'était pas fondée. Il s'est dit partisan de la réforme qui devrait, à son estime, également profiter au personnel. Le ministre pourrait-il préciser ses propos?

03.05 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Une nouvelle fois, l'inquiétude est grande à La Poste. La

onrust. De werklust van de postbodes is ongelijk verdeeld: in Vlaanderen is die bijvoorbeeld merkkelijk hoger dan in Wallonië, men spreekt zelfs van 35 procent.

De gedelegeerd bestuurder heeft dit alles pogen te verklaren. Worden er maatregelen genomen om die ongelijke werklustverdeling weg te werken?

Zullen er bijkomende postbodes worden aangenomen in Vlaanderen? Waar zal men die postbodes vinden, gezien het weinig aantrekkelijk statuut?

Worden er structurele maatregelen overwogen om de problemen van de postwerking in Vlaanderen definitief weg te werken? Het gaat toch niet op dat een in Kortrijk verstuurd brief pas een week later in Gent toekomt.

03.06 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): De Post is niet van plan de postcodes te veranderen. De technologische vooruitgang in de sorteercentra maakt het mogelijk een betere dienstverlening na te streven op basis van het huidige systeem van postcodes.

Er is evenmin sprake van enige vervroeging van de afleveringsuren. Integendeel, er zijn zelfs plannen om deze dienstverlening aan de klant nog te verbeteren.

Taxipost wil zijn dienstverlening voor de klant optimaliseren. Zo wordt er voor een bedrag van 1,6 miljard geïnvesteerd in een herschikking van de verdeelcentra, waarbij een grotere rationalisering en een betere dienstverlening worden beoogd. De huidige 42 centra worden teruggebracht tot 9, waarbij het sorteercentrum binnen Brussel X sterk zal worden geautomatiseerd. De regionale centra komen in Lummen en Vilvoorde. Nogal wat verdeelcentra zijn nu in een bijzonder deplorabele toestand; de nieuwe centra zullen modern zijn. De vakbonden werden al in februari van deze herschikking op de hoogte gebracht.

In de nieuwe sorteercentra zullen de jute zakken vervangen worden door bakken en nylon zakken. Er komen ook wasmachines.

De voorbereiding op de vrije markt roept begrijpelijke angsten en weerstanden op. Ik laat het management zijn werk doen. Ik kan als minister toch bezwaarlijk aan dienstbetoon doen voor mijn eigen regio. Dat zou erg zijn en indruisen tegen de moderniseringsstrategie.

charge de travail des postiers est inégalement répartie. Elle est, en effet, beaucoup plus importante en Flandre qu'en Wallonie. On parle même d'une différence de l'ordre de 35%.

L'administrateur délégué a tenté d'expliquer cette situation. Des mesures sont-elles prises pour mettre un terme à cette répartition inégale de la charge de travail?

Procèdera-t-on au recrutement de postiers supplémentaires en Flandre? Trouvera-t-on des candidats, compte tenu du statut peu attrayant du personnel de La Poste?

Des mesures structurelles sont-elles prises pour mettre définitivement un terme aux problèmes que connaît le fonctionnement de La Poste en Flandre? Il n'est pas normal qu'une lettre expédiée à Courtrai n'arrive à destination à Gand qu'une semaine plus tard.

03.06 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): La modification des codes postaux n'est pas à l'ordre du jour. Les progrès technologiques dans les centres de tri permettront d'améliorer le service sur la base du système de codes postaux existant.

Il n'est pas davantage question d'avancer les heures de dépôt du courrier. Au contraire : La Poste a l'intention d'améliorer encore la qualité du service offert au client.

Ainsi, Taxipost entend optimiser ses services à la clientèle. A cet effet, un montant de 1,6 milliards a été investi dans la réorganisation des centres de distribution, en vue de rationaliser le travail et d'améliorer la qualité du service. Le nombre de centres sera ramené de 42 à 9. Dans le même temps, il centre de tri de Bruxelles X sera fortement automatisé. Les centres régionaux seront établis à Lummen et à Vilvoorde. Bon nombre de centres de tri se trouvent actuellement dans un état particulièrement déplorable. Les nouveaux centres seront modernes. Les syndicats ont déjà été informés de cette réorganisation au mois de février.

Dans les nouveaux centres de tri, les sacs en toile de jute seront remplacés par des boîtes et des sacs en nylon. Des machines à laver seront également installées.

La préparation à l'ouverture du marché suscite des craintes et se heurte à des résistances parfaitement compréhensibles. Je ne souhaite pas m'immiscer dans le travail des dirigeants de La Poste. Vous n'apprécieriez guère que je défende les intérêts particuliers de ma région. Une telle attitude serait en

porte-à-faux par rapport à la stratégie de modernisation actuellement mise en place.

03.07 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Dat klopt, maar als het personeel geen gehoor vindt bij de top van De Post, kunnen ze alleen maar bij de minister terecht.

03.07 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Je ne vous contredirai pas sur ce point mais si les dirigeants de La Poste ne prêtent pas une oreille attentive aux doléances des membres du personnel, ceux-ci n'ont d'autre issue que de s'adresser au ministre.

03.08 Minister Rik Daems (Nederlands): Ik wil graag geruststellende woorden spreken, vakbonden ontvangen en bezoeken aan kantoren en sorteercentra brengen, maar uiteindelijk neemt het management de beslissingen.

03.08 Rik Daems , ministre (en néerlandais) : Je veux bien tenir des propos rassurants, recevoir les syndicats et me rendre dans les bureaux postaux et les centres de tri mais le pouvoir de décision appartient en définitive aux dirigeants de La Poste.

03.09 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Dat er ernstige inspanningen worden gedaan om De Post gestaag te moderniseren, zal ik niet ontkennen. Maar het gaat allemaal zo traag. De ongelijkheid tussen Vlaanderen en Wallonië moet absoluut worden weggewerkt. Anders zal de sociale onrust niet afnemen. Wordt er eigenlijk iets aan gedaan om die ongelijkheid weg te werken?

03.09 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Je ne nierai pas que des efforts importants sont fournis pour moderniser continuellement La Poste. Mais cette modernisation est très lente ! Et il faut absolument mettre fin à l'inégalité entre la Flandre et la Wallonie sur ce plan. Sinon, l'effervescence sociale ne s'apaisera pas. Mais le ministre agit-il vraiment pour supprimer cette inégalité ?

03.10 Minister Rik Daems (Nederlands): Er wordt aan gewerkt om de norm van 120 procent opvulling van het personeelskader te veralgemenen. Vlaanderen beantwoordt hier nu al aan, Wallonië zit aan 140 procent.

03.10 Rik Daems , ministre (en néerlandais): Nous nous efforçons actuellement de généraliser la norme d'occupation du cadre du personnel à 120 %. La Flandre répond déjà à cette norme alors que la Wallonie est à 140 %.

03.11 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Wanneer komt de gelijkschakeling er?

03.11 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Quand y aura-t-il un ajustement entre les deux Régions ?

03.12 Minister Rik Daems (Nederlands): Ik kan daar nu niet precies op antwoorden. Dat antwoord zou veel te complex zijn en ik wens daar niet zonder kennis van details op te antwoorden. Er zijn zoveel diverse statuten.

03.12 Rik Daems , ministre (en néerlandais): Au stade actuel, je ne peux fournir de réponse précise à cette question qui demande une réponse beaucoup trop complexe pour que je souhaite la fournir sans connaître les tenants et les aboutissants. Il y a tant de statuts différents.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van mevrouw Annemie Van de Casteele tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "Nationale Delcreditedienst" (nr. 5082)

04 Question de Mme Annemie Van de Casteele au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'Office National du Ducroire" (n° 5082)

04.01 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Op eerdere vragen begin dit jaar over de Nationale Delcreditedienst antwoordde de minister dat de regering nog niet tot een besluit was gekomen. Hij stelde wel dat het bedrijf structureel moest worden hervormd om conform te zijn met de huidige markt. Ondertussen verandert er op het terrein niets. Bij de jongste overheveling van bevoegdheden is de exportverzekering federaal gebleven. Toch kan men niet loochenen dat de regionale exportcijfers sterk

04.01 Annemie Van de Casteele (VU&ID): En réponse à des questions relatives à l'Office national du Ducroire, posées au début de cette année, le ministre a déclaré que le gouvernement n'avait pas encore pris de décision. Il reconnaissait, certes, que l'institution devait faire l'objet d'une réforme structurelle pour être rendue conforme au marché actuel. Depuis, rien n'a changé sur le terrain. Lors du dernier transfert de compétences, l'assurance en matière d'exportations a été maintenue au niveau

verschillen. Het aandeel van de Vlaamse export bedraagt meer dan 76 procent van de totale nationale uitvoer. Voor de verre markten, die het meest risicovol zijn en dus meer verzekerd moeten worden, bedraagt het aandeel van de Vlaamse export zelfs meer dan 80 procent.

Artikel 3 van de bijzondere wet uit het Lambermont-akkoord, dat de bevoegdheidsoverdracht aan de Gemeenschappen en Gewesten regelt, hevelt het afzet- en uitvoerbeleid wel over naar de Gewesten. Het wordt tijd om klaarheid te scheppen in dit dossier.

Welke hervormingen zijn volgens de minister nodig om de marktpositie van de Nationale Delcredere dienst te versterken? Hoe zal het artikel 3 van de bijzondere wet worden uitgevoerd?

Zal de minister rekening houden met de regionale verschillen inzake uitvoer naar verre markten? Worden de Gewesten hierover geraadpleegd?

Artikel 3 stelt immers dat de vertegenwoordiging van de Gewesten in de federale instellingen zal worden verzekerd. Wanneer wordt een nieuwe raad van bestuur aangeduid? Wanneer en hoe zal een nieuwe directeur-generaal worden aangeduid?

04.02 Minister **Rik Daems** (Nederlands): De voorzitter van de raad van bestuur van de Nationale Delcredere dienst is van oordeel dat de privatisering van bepaalde onderdelen van de dienst onafwendbaar is. Deze visie wordt trouwens onderbouwd door een strategische doorlichting die onlangs van de Delcredere dienst werd gemaakt.

De Delcredere dienst geniet een uitstekende reputatie op internationaal vlak en wordt zelfs als norm gebruikt voor *creditratings*.

De hervorming wordt nu volop voorbereid.

04.03 **Annemie Van de Casteele** (VU&ID): Maar dat wordt al zo lang aangekondigd!

04.04 Minister **Rik Daems** (Nederlands): Men moet soms de tijd de tijd laten. Er zal nu verder overleg worden gepleegd met de Gewesten. Dat overleg is inderdaad nog niet afgerond. Er zal rekening gehouden worden met de regionale verschillen, al zijn die zeer moeilijk te meten.

Er komt een nieuwe raad van bestuur en een algemeen directeur, al heeft de huidige tweehoofdige leiding het bedrijf geen windeieren gelegd. Het presteert uitstekend.

fédéral. On ne peut pourtant nier que les chiffres des exportations présentent de fortes disparités régionales. La proportion des exportations flamandes représente plus de 76% des exportations nationales totales. Pour les marchés lointains, qui présentent le plus de risques et doivent donc être mieux couverts par l'assurance, la part des exportations flamandes est même de 80%.

L'article 3 de la loi spéciale découlant de l'accord du Lambermont, qui règle le transfert de compétences aux Communautés et aux Régions, transfère la politique des débouchés et des exportations aux Régions. Il est temps de faire la clarté dans ce dossier.

Quelles réformes le ministre juge-t-il nécessaires pour renforcer la position de l'Office national du Ducroire sur le marché ? Comment l'article 3 de la loi spéciale sera-t-il exécuté ?

Le ministre tiendra-t-il compte des disparités régionales en matière d'exportations vers les marchés lointains ? Les Régions sont-elles consultées à ce sujet ?

L'article 3 prévoit en effet la représentation des Régions au sein des organismes fédéraux. Quand un nouveau conseil d'administration sera-t-il désigné ? Quand et de quelle manière un nouveau directeur général sera-t-il désigné ?

04.02 **Rik Daems**, ministre (en néerlandais): Le président du conseil d'administration de l'Office national du Ducroire estime que la privatisation de certaines parties de l'Office est inévitable. Cette vision est d'ailleurs étayée par l'analyse stratégique qui a récemment été faite de l'Office national du Ducroire.

L'Office du Ducroire jouit d'une excellente réputation au niveau international et sert même de norme pour les *creditratings*.

La réforme est en pleine préparation.

04.03 **Annemie Van de Casteele** (VU&ID): Mais elle est annoncée depuis si longtemps déjà !

04.04 **Rik Daems**, ministre (en néerlandais): Il faut parfois prendre le temps. Une nouvelle concertation va maintenant être organisée avec les Régions. Cette concertation n'est, en effet, pas encore arrivée à son terme. Il sera tenu compte des disparités régionales, même si celles-ci sont très difficiles à quantifier.

Un nouveau conseil d'administration et un nouveau directeur général seront désignés, même si l'actuelle direction bicéphale a permis à l'entreprise de prospérer. Elle réalise d'excellentes prestations.

Ik verkies ervoor om de Delcredere dienst meteen goed te hervormen en niet stukje bij beetje.

Je choisis de réformer l'Office du Ducroire une fois pour toutes plutôt que de procéder par étape.

04.05 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Ik ben ontgoocheld in het antwoord van de minister. Dit dossier blijft maar aanslepen. We lopen het risico dat de goede reputatie van Delcredere wordt geschaad door het uitblijven van belangrijke hervormingen.

04.05 Annemie Van de Casteele (VU&ID): La réponse du ministre est décevante. Ce dossier s'éternise. La bonne réputation de l'Office national du Ducroire risque de pâtir de l'absence de réformes majeures.

Ook de besprekingen met de Gewesten hadden al lang aan de gang moeten zijn. De minister had moeten anticiperen op de Lambermont-hervormingen.

Les discussions avec les Régions auraient, elles aussi, déjà dû être menées depuis longtemps. Le ministre aurait dû anticiper les réformes prévues dans l'accord du Lambermont.

Als er redenen zijn om Delcredere federaal te houden, dan kan men het dekken van de grote risico's niet doorschuiven naar de Gewesten.

Si certaines raisons justifient le maintien de l'Office national du Ducroire au niveau fédéral, on ne peut transférer aux Régions la couverture de risques importants.

04.06 Minister Rik Daems (Nederlands): Het doorschuiven van de risicodekking naar de Gewesten komt niet in mijn plannen voor.

04.06 Rik Daems, ministre (en néerlandais): Il n'entre pas dans mes intentions de charger les Régions de couvrir les risques.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bescherming van de gebruikers van diensten die telefonisch informatie verstrekken" (nr. 5085)

05 Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la protection des utilisateurs des Services d'Information par Télécommunications" (n° 5085)

05.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Ten tijde van het Belgacom-monopolie werd een ethische commissie voor de informatiediensten ingesteld om de gebruikers te beschermen. Bij gebrek aan wettelijke grond werd die commissie vervolgens afgeschaft en werd er een gedragscode beloofd.

05.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): A l'époque du monopole de Belgacom, une commission d'éthique des services d'information avait été mise en place pour protéger les utilisateurs. Ensuite, elle a été suspendue, faute de base légale, et la mise au point d'un code de bonne conduite a été promise.

De gebruikersverenigingen zijn ondertussen de problemen en met name het misbruik van 009-nummers blijven veroordelen.

Entre-temps, les associations d'utilisateurs ont continué de dénoncer des problèmes, et notamment les abus d'utilisation des numéros 0900.

Hoe ver staat het met de raadpleging van de sector terzake en welke tendensen kunnen worden waargenomen? Wordt nog aan de gedragscode gewerkt? Welk tijdschema is hiervoor vastgesteld? Over welke andere middelen beschikken de gebruikers om misbruiken aan te klagen?

Où en est la consultation du secteur à ce propos et quelles orientations se dessinent-elles? Le Code de bonne conduite des opérateurs en télécommunications est-il toujours en chantier? Quel est l'agenda prévu pour sa réalisation? Quel autre recours les utilisateurs ont-ils contre les abus?

Hoe zullen de geschillen tussen gebruikers en ondernemingen die de gedragscode niet hebben ondertekend worden opgelost?

Comment seront réglés les différends entre les utilisateurs et les firmes qui n'auront pas adhéré au Code de bonne conduite?

Kan de gedragscode op zich de ethische commissie vervangen?

05.02 Minister **Rik Daems** (*Frans*): Er is ten tijde van het Belgacom-monopolie inderdaad een ethische commissie ingesteld ingevolge een beslissing die de Ministerraad in 1994 nam om de gebruiker te beschermen. Het secretariaat van de commissie werd aan het BIPT toevertrouwd. In 1997 werd een beperkt aantal klachten geregistreerd. In 1998 konden alle operatoren die een licentie voor vocale telefonie hadden verkregen, een reeks 077- en 0900-nummers reserveren om die ter beschikking van de dienstverleners te stellen. De 077-nummers worden meestal gebruikt voor sekslijnen en aan 3,5 frank per minuut gefactureerd tijdens de daluren en 7 frank per minuut tijdens de piekuren. De 0900-nummers worden aan 18 frank per minuut gefactureerd, maar voor 0902- en 0903- nummers kunnen de tarieven tot 45 frank per minuut oplopen.

Om te voorkomen dat sommige operatoren, in tegenstelling tot Belgacom, zouden weigeren om samen te werken met de Ethische commissie en gevolg te geven aan eventuele sancties die laatstgenoemde hen zou opleggen, heeft de wet van 19 december 1997 tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 hierin een artikel 105deciesA ingevoegd tot bepaling, via koninklijk besluit, van een ethische code die ervoor zorgt dat alle dienstverleners in deze materie aan dezelfde verplichtingen worden onderworpen.

Dit ontwerp van koninklijk besluit stuitte op een aantal toepassingsproblemen in verband met de bijzondere wet van 8 augustus 1980 houdende hervorming van de instellingen waardoor de doelmatigheid van de Commissie in het gedrang kwam.

Vervolgens onderzocht men andermaal de mogelijkheden om in het kader van de hervorming van de telecomunicatiewetgeving, wetgevend op te treden in deze materie.

Overeenkomstig de nieuwe oriëntatie, zouden de basisprincipes van de gedragscode kunnen worden opgelegd via andere kanalen dan die van de vroegere Ethische commissie.

Ondertussen blijft het Instituut de terzake ontvangen klachten onverminderd onderzoeken. Enerzijds wordt het bestaan van eventuele strafrechtelijke aspecten onderzocht waarvoor vervolging zou kunnen worden ingesteld en anderzijds worden de misbruiken in verband met de toekenning van

Celui-ci sera-t-il suffisant pour remplacer les compétences de la commission d'éthique ?

05.02 **Rik Daems**, ministre (*en français*): A l'époque du monopole de Belgacom, une commission d'éthique a effectivement été mise en place par une décision du Conseil des ministres prise en 1994 pour protéger l'utilisateur. L'IBPT a été chargé de son secrétariat. Jusqu'en 1997, un petit nombre de plaintes ont été enregistrées. En 1998, tous les opérateurs ayant obtenu une licence de téléphonie vocale ont pu réserver des séries de numéros 077 et 0900 pour les mettre à la disposition des prestataires de services. Les numéros 077, généralement destinés à des communications érotiques, sont facturés à 3,5 francs par minute pendant les heures creuses et à 7 francs durant les heures de pointe. Les 0900 sont facturés à 18 francs par minute mais les 0902 et 0903 peuvent atteindre 45 francs par minute.

Pour que, contrairement à Belgacom, certains opérateurs ne refusent pas de collaborer avec la Commission d'éthique, et de se plier aux éventuelles sanctions qu'elle leur imposerait, la loi du 19 décembre 1997 modifiant la loi du 21 mars 1991 a inséré dans celle-ci un article 105deciesA visant à fixer par arrêté royal un code d'éthique assurant que tous les prestataires de services sont liés aux mêmes obligations en la matière.

Ce projet d'arrêté royal se heurta à certaines difficultés d'application vis-à-vis de la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles remettant en question l'efficacité de la Commission.

On a alors réétudié les possibilités de légiférer en cette matière dans la réforme de la législation sur les télécommunications à l'étude.

Dans la nouvelle orientation, les principes de base du code de conduite pourraient être imposés par d'autres voies que l'ancienne Commission d'éthique.

Entre-temps, l'Institut continue d'analyser les plaintes reçues en la matière. Cet examen porte sur l'existence d'éventuels aspects pénaux, qui feraient l'objet de poursuites et, d'autre part, sur les abus en matière d'attribution de séries de numéros d'appels. Dans ces cas, l'Institut envisage, après rappel, de

reeksen oproepnummers onderzocht. In deze gevallen overweegt het Instituut een procedure te starten met als doel, de aan de betrokken operator toegekende nummers in te trekken. De gebruikers van die diensten moeten immers een maximale bescherming kunnen genieten en er moet tevens naar passende oplossingen worden gezocht overeenkomstig de enorm snel evoluerende wereld van de telecommunicatie.

05.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Op welke agenda worden de nieuwe projecten op het gebied van telecommunicatie ingeschreven? Zal de toekenning van een licentie worden gekoppeld aan de nieuwe gedragscode? In de gezinsbudgetten is het precies de post telecommunicatie die in 2000 het snelst is gestegen en die in veel gezinnen met bescheiden inkomen tot schulden heeft geleid. Horen wij, indien er gesprekspartners in die sector zijn, deze laatste niet te raadplegen?

05.04 Minister Rik Daems (Frans): Er bestaat een informatieprocedure bij het BIPT.

De gedragscode moet aan de vergunningen worden gekoppeld, zoniet is er geen enkel middel om die te controleren. Ik kan u het tijdschema niet nader preciseren, omdat ik eerst van plan ben het aangevatte werk met betrekking tot het BIPT tegen het einde van het jaar af te ronden.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verhoging van de treintarieven door de NMBS op 1 januari 2002" (nr. 4961)

07 Vraag van de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geplande tariefverhogingen van de NMBS" (nr. 4963)

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Naar verluidt zou de NMBS haar tarieven voor reizigersvervoer op 1 januari 2002 verhogen, wat een maand eerder is dan het beheerscontract bepaalt. Men verwijst hierbij naar de invoering van de euro.

Maakt het beheerscontract zo een vervroegde verhoging mogelijk?

Het beheerscontract zegt ook dat de verhoging gelijk mag zijn aan de gezondheidsindex van de maand juni. Hoe kan de NMBS die verhoging nu al berekenen als die index nog niet eens berekend is?

lancer une procédure pouvant aboutir au retrait des numéros attribués à l'opérateur en cause. Il est effectivement nécessaire d'apporter un maximum de protection aux utilisateurs de ces services tout en recherchant des solutions adaptées à l'extrême mouvance du monde des télécommunications.

05.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Dans quel agenda s'inscrivent les nouveaux projets en matière de télécommunication? L'octroi de licence sera-t-il lié au nouveau Code de bonne conduite? Dans les budgets des ménages, ce sont les télécommunications qui ont connu la plus grande hausse en 2000 et a provoqué l'endettement des ménages modestes. S'il y a des interlocuteurs dans ce secteur, il conviendrait peut-être de les consulter.

05.04 Rik Daems, ministre (en français): Il y a une procédure d'information à l'IBPT.

Le code de bonne conduite doit être lié aux licences, sans quoi il n'y aurait aucun moyen de le contrôler. Quant au timing, je ne peux vous le préciser car je compte d'abord terminer, d'ici la fin de l'année, le travail entrepris vis-à-vis de l'IBPT.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation des tarifs des chemins de fer au 1er janvier 2002" (n° 4961)

07 Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation prévue des tarifs des chemins de fer" (n° 4963)

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Il me revient que la SNCB aurait l'intention d'augmenter ses tarifs pour le transport de voyageurs au 1er janvier 2002, soit un mois avant la date prévue dans le contrat de gestion. En l'espèce, il est fait référence à l'introduction de l'euro.

Le contrat de gestion permet-il cette augmentation anticipée?

Le contrat de gestion stipule que l'augmentation peut être égale à l'indice santé du mois de juin. Comment la SNCB peut-elle déjà calculer aujourd'hui cette augmentation alors que l'indice n'a

De tarieven mogen stijgen, afhankelijk van de regelmaat van de treinen, voor zover 90 procent van de treinen stipt rijden. Welke regelmatigheidsindex komt in aanmerking voor de berekening van de tariefverhoging?

Hoe zal de NMBS haar tarieven in euro afronden? Moet de NMBS-heffing van het vast recht op iedere treinverplaatsing behouden blijven?

07.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De NMBS is van plan de jaarlijkse tariefverhoging te vervroegen onder het mom van de invoering van de euro. Klopt die informatie? Passen deze verhogingen wel in het plan van de minister om binnen de tien jaar 50 procent nieuwe reizigers te vervoeren? Welke argumenten hanteert de NMBS?

07.03 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De raad van bestuur van de NMBS heeft vrijdag een voorstel tot tariefverhoging van het directiecomité besproken. Ik heb me verzet tegen de koppeling van een tariefverhoging aan de omschakeling naar de euro. De prijsverhogingen van de speciale formules die werden voorgesteld door het directiecomité, gaan in tegen de doelstellingen van de regering. Het huidige systeem van tariefverhogingen moet herzien worden in het kader van de volgende beheersovereenkomst. De regering heeft op 30 maart beslist om het hele tariefbeleid opnieuw te bekijken.

Er werd nog dus geen beslissing genomen over een tariefverhoging. Het beheerscontract bevat geen bepalingen over de datum van toepassing van de tariefverhoging. De voorgestelde tariefverhoging werd berekend op basis van de stijging van de gezondheidsindex van juni 2000 tot mei 2001. De regelmaatindex die in aanmerking werd genomen bedraagt 93,59 procent. Het directiecomité stelt een afronding voor naar het dichtstbijzijnde veelvoud van 0,1 euro voor bedragen kleiner dan 3,77 euro, van 0,5 euro voor bedragen kleiner dan 21 euro en van 1 euro voor hogere bedragen.

Artikel 53 van het beheerscontract bepaalt dat de NMBS het gamma, de aard en het niveau van de prijzen bepaalt. Alleen de verhoging van de tarieven is aan voorwaarden onderworpen.

Het bestaan van een vast recht stemt overeen met de lasten, die niet afhankelijk zijn van de afstand die wordt afgelegd. Bovendien maakt het vast recht langere trajecten relatief goedkoper.

pas encore été publié ? Les tarifs peuvent être majorés à condition que la régularité des trains soit assurée c'est-à-dire que 90% des trains respectent les horaires. Sur la base de quel indice de régularité le calcul de l'augmentation des tarifs est-il effectué ?

Comment la SNCB compte-t-elle arrondir ces tarifs en euro ? Le droit fixe perçu par la SNCB pour chaque billet de train doit-il être maintenu ?

07.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La SNCB a l'intention d'anticiper l'augmentation annuelle de ses tarifs sous le couvert de l'introduction de l'euro. Ces informations sont-elles exactes ? Ces augmentations s'inscrivent-elles dans le projet de la ministre d'augmenter de 50% le nombre de voyageurs dans les 10 ans ? Quels arguments la SNCB avance-t-elle ?

07.03 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Vendredi, le conseil d'administration de la SNCB a discuté d'une proposition du comité de direction visant à augmenter les tarifs. Je me suis opposée à la liaison de l'augmentation des tarifs au passage à l'euro. Les augmentations de prix des formules spéciales présentées par le comité de direction vont à l'encontre des objectifs du gouvernement. Ce dernier a décidé le 30 mars de réexaminer l'ensemble de la politique tarifaire.

Aucune décision n'a donc encore été prise concernant l'augmentation des tarifs. Le contrat de gestion ne comporte aucune disposition en matière de date d'application de l'augmentation des tarifs. L'augmentation proposée a été calculée sur la base de l'augmentation de l'indice santé de juin 2000 à mai 2001. L'indice de régularité pris en considération s'élève à 93,59%. Le comité de direction propose d'arrondir au multiple le plus proche de 0,1 euro pour les montants inférieurs à 3,77 euros, au multiple le plus proche de 0,5 euro pour les montants inférieurs à 21 euros et au multiple d'un euro pour les montants supérieurs.

L'article 53 du contrat de gestion stipule que la SNCB détermine la gamme, la nature et le niveau des prix. Seule l'augmentation des tarifs est soumise à des conditions.

L'existence d'un droit fixe correspond à la prise en charge d'un voyageur, indépendamment de la distance parcourue. En outre, le droit fixe rend les longs trajets relativement bon marché.

07.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Dit is een correct antwoord. Ik betreur wel dat de NMBS voorbarige berichten de wereld instuurt. Ik vond dit een niet-gepaste houding van de NMBS-directie.

De praktijk van het vast recht is vooral interessant voor lange afstanden, zodat het de reizigers zijn die veel korte afstanden afleggen, die getroffen worden.

07.05 Minister Isabelle Durant : (Nederlands): Ik betreur evenzeer het voorbarig uitbrengen van de mededeling over de tarieven. De NMBS weet dat ik met die praktijk niet zo gelukkig was. De tarievenproblematiek zit ook in de onderhandelingen over het beheerscontract.

07.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik begrijp dat de tariefverhoging er komt. We weten alleen nog niet wanneer. Het signaal naar de reizigers is onbegrijpelijk en komt heel erg ongelegen. Spijt vanwege de minister is niet genoeg. Een groene bewindsvrouw zou meer op haar strepen moeten staan voor klantvriendelijk openbaar vervoer.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen met de nieuwe dieseltweetjes op de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt" (nr. 5091)

08.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Over de nieuwe treinstellen op de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt klinken steeds luider klachten aangaande het comfort, de klimaatregeling en de talloze pannes die tot evenveel vertragingen en zelfs geschrapte ritten leiden. Kent de minister die problemen? Kan ze een overzicht geven? Blijft de NMBS het probleem ontkennen? Baseert men zich niet op de logboeken? Wat zal de minister ondernemen om het probleem te verhelpen?

08.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Gedurende het voorbije jaar reden op deze lijn veertig treinen met vertraging. Het ging hierbij om een gemiddelde vertraging van zestien minuten. Zeven treinen werden geschrapt en zevenentwintig treinen moesten rijden met vervangingsmateriaal.

Er werden inderdaad verschillende pannes vastgesteld aan het materiaal. Onder meer was er een acuut probleem met de airconditioning, maar dat defect zou binnen enkele dagen achter de rug

07.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Votre réponse témoigne de correction. Toutefois, je déplore que la SNCB fasse des annonces prématurées. A mon avis, sa direction a adopté une attitude inopportune.

La pratique du forfait est surtout intéressante pour les longues distances, de sorte que ce sont les voyageurs parcourant beaucoup de courtes distances qui seront touchés.

07.05 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Je déplore tout autant que vous la communication prématurée de la SNCB au sujet de ses tarifs. La SNCB savait que je répugne à cette pratique. Au demeurant, le problème des tarifs est aussi à l'ordre du jour des négociations portant sur le contrat de gestion.

07.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): J'ai bien compris que les tarifs vont augmenter. Mais nous ne savons pas encore quand. Les voyageurs ne comprennent pas le signal qu'on leur adresse et qui les mécontente. Les regrets exprimés par la ministre ne suffisent pas. Une dirigeante écologiste devrait davantage veiller à organiser des transports publics conviviaux.

L'incident est clos.

08 Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes relatifs aux nouvelles automotrices doubles sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt" (n° 5091)

08.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Les nouvelles automotrices qui ont été mises en service sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt font l'objet de nombreuses plaintes: confort, climatisation, nombreuses pannes entraînant des retards ou même des suppressions de trains. La ministre est-elle au courant de ces problèmes. Pourrait-elle faire le point sur la question? La SNCB continue-t-elle à nier le problème? Ne consulte-t-on pas les livres de bord? Quelles initiatives la ministre a-t-elle l'intention de prendre pour remédier au problème?

08.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Au cours de l'année écoulée, 40 trains ont eu du retard sur cette ligne. Le retard moyen atteint s'est chiffré à 16 minutes. Sept trains ont été supprimés et 27 utilisent du matériel de remplacement.

Plusieurs pannes ont effectivement été constatées. Un problème important s'est posé pour le conditionnement d'air mais la mise en oeuvre d'un nouveau logiciel devrait permettre de le régler dans

zijn ten gevolge van de installatie van nieuwe software. quelques jours.

De logboeken die de treinbestuurders moeten invullen bij elke rit, en waarin alle defecten moeten worden genoteerd, worden telkens grondig bestudeerd. Alle problemen worden besproken en er wordt geregeld vergaderd met de bestuurders.

Les livres de bord que les conducteurs de train doivent compléter à chaque voyage et dans lesquels ils doivent consigner tous les problèmes rencontrés font, à chaque fois, l'objet d'un examen détaillé. Tous les problèmes sont discutés et des réunions sont régulièrement organisées avec les conducteurs.

(Frans) Ik moet voor een correcte dienstverlening zorgen.

(En français) Il m'appartient de faire en sorte que le service soit exécuté correctement.

Het beheerscontract schept een resultaatsverbintenis.

Le contrat de gestion entraîne une obligation de résultats.

(Nederlands): Deze lijn heeft altijd slecht materiaal gehad. Nu zijn er moderne treinstellen met modern comfort, al zijn er nog wat inrijproblemen. De NMBS doet dus toch inspanningen voor de Kempen.

(En néerlandais) Cette ligne a toujours été pourvue de mauvais matériel. Elle est aujourd'hui dotée de rames de trains modernes offrant un confort moderne, même si quelques problèmes de rodage se posent encore. La SNCB fournit donc quand même des efforts en faveur de la Campine.

08.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik heb die trein al genomen en ik weet dus dat het comfort niet optimaal is: smalle deuren, geen elektronische informatie. Dat zijn geen kinderziekten. Ik hoop dat men in de toekomst bij een andere constructeur zal aankloppen.

08.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): J'ai déjà emprunté ce train et je sais donc que le confort n'est pas optimal: portes étroites, aucune information électronique. Il ne s'agit pas de maladies de jeunesse. J'espère qu'à l'avenir, on s'adressera à un autre constructeur.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - de heer Patrick Lansens tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het inzetten van voldoende treinstellen om de toeristenstroom van en naar onze kust op te vangen tijdens de zomer" (nr. 4977)
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen met de verlaagde tarieven voor gepensioneerden" (nr. 5048)

09 Questions orales jointes de
 - M. Patrick Lansens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en service d'un nombre suffisant de trains pour pouvoir faire face à l'afflux de touristes en provenance de la côte ou à destination de celle-ci au cours de l'été" (n° 4977)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes concernant les tarifs préférentiels dont bénéficient les retraités" (n° 5048)

09.01 Patrick Lansens (SP): De NMBS formuleerde haar ongerustheid over een tekort aan materieel en personeel om alle toeristen naar de kust te vervoeren deze zomer. In dit kader werd beslist dat senioren hun voordelig biljet enkel buiten de piekuren mogen gebruiken.

09.01 Patrick Lansens (SP): La SNCB a fait part de son inquiétude face au manque de matériel et de personnel et au problème que cela pose pour le transport des touristes vers la côte cet été. Il a été décidé, dans ce cadre, que les seniors ne pourraient utiliser leur billet à prix réduit qu'en dehors des heures de pointe.

Is het niet mogelijk om dubbeldekrijtuigen in te zetten naar de kust? Momenteel loopt een bestelling voor de aankoop van 120 nieuwe dubbeldekrijtuigen. Zullen die beschikbaar en voldoende zijn om de toeristen in de zomer van

N'est-il pas possible d'utiliser des trains à double étage en direction de la côte? Une commande pour l'acquisition de 120 nouveaux trains à double étage est actuellement en cours. Ces trains seront-ils disponibles en nombre suffisant pour permettre

2002 zonder problemen naar de kust te vervoeren?

l'acheminement sans problèmes des touristes vers la côte à l'été 2002 ?

09.02 Jos Ansoms (CVP): De NMBS vreest onvoldoende rollend materieel te hebben om de toeristen op warme zomerdagen naar de kust te brengen. De verlaagde tarieven voor gepensioneerden zorgen in dit kader voor extra problemen, zeker als het waar is dat ook oudere mensen van een andere nationaliteit in België op de trein stappen tegen een verminderd tarief. Het gewone pendelverkeer dreigt hier het slachtoffer van te worden. Sommige Nederlandse bejaarden zouden in Essen op de trein naar onze kust stappen. Klopt het ook dat buitenlandse gepensioneerden van het verlaagde treintarief van 100 frank proberen te genieten?

09.02 Jos Ansoms (CVP): La SNCB craint de ne pas disposer de suffisamment de matériel roulant pour conduire les touristes à la côte au cours des chaudes journées d'été. Les tarifs réduits dont bénéficient les retraités posent à cet égard des problèmes supplémentaires, surtout s'il s'avère que des personnes âgées d'une autre nationalité empruntent le train à un tarif réduit en Belgique. Le trafic régulier des navetteurs risque d'en être victime. Certains seniors néerlandais prendraient le train à Essen pour se rendre à la côte belge. Est-il vrai que des retraités étrangers tentent également de profiter du tarif réduit de 100 francs ?

Hoe zal de NMBS het probleem van tekort aan rollend materieel oplossen?

Comment la SNCB résoudra-t-elle le problème du manque de matériel roulant ?

Het gunsttarief voor gepensioneerden ligt in grote mate aan de basis van het tekort aan vervoerscapaciteit. De NMBS wilde het gunsttarief pas in 2002 invoeren, wanneer zij wel over voldoende materieel zal beschikken. Mag de NMBS het voordeeltarief voor gepensioneerden intrekken tijdens de vakantieperiode?

Le tarif préférentiel accordé aux retraités est en grande partie à l'origine du manque de capacité de transport. La SNCB ne voulait introduire ce tarif préférentiel qu'en 2002 lorsqu'elle disposerait de suffisamment de matériel. La SNCB peut-elle supprimer ce tarif réduit pour les retraités pendant la période des vacances ?

09.03 Minister Isabelle Durant (Nederlands) : Het succes van het treingebruik toont aan dat er een behoefte bestond en dat het gebruik van de wagen niet altijd noodzakelijk is. De trein mag wel niet het slachtoffer worden van zijn eigen succes. Daarom moet het treinaanbod worden verhoogd. De bestel-, productie- en leveringstermijnen duren echter vrij lang. Daarom moeten we vooruit proberen te kijken.

09.03 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Le succès que remporte le train démontre qu'un besoin existait et que l'utilisation de la voiture n'est pas toujours indispensable. Il ne faut cependant pas que le train soit victime de son propre succès. C'est pourquoi l'offre de trains doit être accrue. Les délais de commande, de production et de livraison sont cependant assez longs. Nous devons donc tenter d'anticiper.

Welke maatregelen heeft de NMBS genomen? De samenstelling van sommige IC/IR-treinen wordt versterkt van april tot september. De rijperiode van de meest toeristische treinen wordt uitgebreid in de maanden juli en augustus. De gebruiksvoorwaarden van het seniorenbiljet naar de kust worden aangepast. De treindienst wordt aangepast op basis van de nieuwe rijbeperking. Bij gunstige weersvoorspellingen zal het aantal treinen naar de kust verhoogd worden. In de vakantieperiode komt er personeel en materieel vrij voor toeristentreinen door de afschaffing van bepaalde P-treinen. De beschikbare dubbeldekkers worden tijdens het toeristenseizoen gedurende de weekends reeds ingezet voor T-treinen naar de kust.

Quelles mesures la SNCB a-t-elle prises ? La composition de certains trains IC-IR est renforcée d'avril à septembre. La période au cours de laquelle circulent la plupart des trains touristiques est élargie pendant les mois de juillet et août. Les conditions d'utilisation des billets pour seniors pour les déplacements vers la côte sont adaptées. Le service des trains est adapté sur la base de la nouvelle limitation de la circulation. Lorsque les prévisions météorologiques seront favorables, le nombre de trains en direction de la côte sera augmenté. Durant la période des vacances, la suppression de certains trains P permet de libérer du personnel et du matériel pour les trains touristiques. Les trains à double étage disponibles sont déjà utilisés le week-end pendant la saison touristique, en tant que trains T en direction de la côte.

Gedurende de week blijven ze echter noodzakelijk om te dienen als P-trein.

Welke maatregelen zullen in 2002 genomen worden? Er komen meer dubbeldekkers. Er werden dubbeldekkers van het type-M6 besteld. Tegen begin 2002 kunnen de eerste nieuwe dubbeldekkers geleverd worden. Op langere termijn zal de capaciteit nog worden uitgebreid op basis van het investeringsplan.

Het toekennen van een voorkeurtarief aan senioren is niet gekoppeld aan de Belgische nationaliteit.

09.04 Patrick Lansens (SP): Komen de maatregelen die de minister nu heeft opgesomd bovenop die van de vorige jaren?

09.05 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Inderdaad. We zullen na de zomer een nieuwe evaluatie van de maatregelen maken.

09.06 Patrick Lansens (SP): Blijft het voordeeltarief behouden?

09.07 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ja, tot aan de volgende prijsverhoging natuurlijk. Ik ben voorstander van dat voordeeltarief.

09.08 Jos Ansoms (CVP): Deze zomer zal de capaciteit dus te gering zijn, en aangezien de minister koppig vasthoudt aan het voordeeltarief, is zij verantwoordelijk voor de problemen. Nu breidt ze het gunsttarief nog uit naar alle gepensioneerden in onze buurlanden. Dat zal het capaciteitsprobleem nog scherper stellen. Is die generositeit niet misplaatst?

09.09 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Onze jongeren en gepensioneerden genieten in het buitenland toch ook van de bestaande gunsttarieven! De ene maatregel houdt de andere in evenwicht.

09.10 Jos Ansoms (CVP): De buitenlanders parkeren hun auto's op de stationsparkings, waardoor ze de parkeerplaatsen van de forenzen innemen. Er zijn ook nog andere vervelende neveneffecten.

Ik blijf erbij dat wij tegenover de buitenlandse 65-plussers veel genereuzer zijn dan de buitenlandse maatschappijen ten aanzien van onze bejaarden.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Lode Vanoost tot de vice-

Pendant la semaine, ils restent toutefois indispensables comme trains P.

Quelles mesures seront prises en 2002 ? Davantage de trains à double étage seront mis en service. Des trains à double étage du type M6 ont été commandés. Les premiers nouveaux trains à double étage pourront être livrés au début de 2002. À plus long terme, la capacité sera encore accrue sur la base du plan d'investissement.

L'octroi de tarifs préférentiels aux seniors n'est pas lié à la nationalité belge.

09.04 Patrick Lansens (SP): Les mesures que la ministre vient d'énumérer s'ajoutent-elles à celles des années antérieures ?

09.05 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Effectivement. Nous procéderons à une nouvelle évaluation des mesures après l'été.

09.06 Patrick Lansens (SP): Le tarif préférentiel est-il maintenu ?

09.07 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Oui, jusqu'à la prochaine augmentation des tarifs, naturellement. Je suis favorable à ce tarif préférentiel.

09.08 Jos Ansoms (CVP): Cet été, la capacité ne sera donc pas suffisante et comme la ministre s'obstine à maintenir le tarif préférentiel, elle est responsable des problèmes. Elle étend maintenant le bénéfice de ce tarif préférentiel à tous les retraités des pays voisins. Ceci rendra le problème de capacité plus aigu encore. Cette générosité n'est-elle pas déplacée ?

09.09 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Nos jeunes et nos retraités bénéficient également des tarifs préférentiels existants à l'étranger ! Les mesures s'équilibrent.

09.10 Jos Ansoms (CVP): Les étrangers parquent leurs voitures sur les parkings des gares, occupant ainsi les emplacements des navetteurs, sans parler des autres conséquences néfastes.

Je reste convaincu que nous nous montrons beaucoup plus généreux à l'égard des étrangers de plus de 65 ans que les sociétés étrangères à l'égard de nos aînés.

L'incident est clos.

10 Question de M. Lode Vanoost à la vice-

eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanbestedingen van de NMBS voor gloeilampen" (nr. 4988)

10.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De NMBS moet binnenkort meer dan 100.000 lampen aankopen. Moet zo een overheidsbedrijf niet het goede voorbeeld geven door te kiezen voor energie- en geldbesparende spaarlampen?

10.02 Minister Isabelle Durant : De geplande aankoop van 125.000 lampen van 139 verschillende types, heeft betrekking op lampen voor het rollend materiaal. Bij de offertes kijkt de NMBS altijd naar zuinigheid inzake energieverbruik. De maatschappij stelt echter ook technische eisen en die vindt ze niet altijd binnen het gamma spaarlampen.

Bij het ontwerpen van nieuwe verlichtingssystemen zal de NMBS hopelijk meer aandacht schenken aan energiebesparende lampen. Deze maatschappij heeft inderdaad een voorbeeldfunctie te vervullen.

10.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De NMBS reageert in dit dossier erg conservatief, waarom durft de NMBS hier geen eisen te stellen? De NMBS is toch een grote klant van de producenten.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkeersongevallen met vrachtwagens" (nr. 5055)

11.01 Jos Ansoms (CVP): Door allerlei persberichten krijgt men de indruk dat er meer en meer ongevallen voorkomen waarbij vrachtwagen betrokken zijn. Oververmoeidheid bij de vrachtwagenchauffeurs speelt hierbij een cruciale rol; eventueel spelen ook zelfs allerlei stimulantia een rol. Andere factoren zijn het knoeien met de snelheidsbegrenzer en het ondeskundig laden.

Neemt het aantal ongevallen met vrachtwagens inderdaad toe? Wat is de evolutie van de cijfers? Is er een evolutie in de ernst van de ongevallen? Worden dergelijke ongevallen ook onderzocht naar hun effect op de verkeersdoorstroming? Hoeveel

première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adjudication de la SNCB pour des ampoules à incandescence" (n° 4988)

10.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): La SNCB devra prochainement procéder à l'achat de plus de 100.000 lampes. Une entreprise publique ne devrait-elle pas montrer le bon exemple en choisissant des lampes économiques, qui consomment moins d'énergie et qui sont financièrement avantageuses ?

10.02 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): L'achat programmé de 125.000 ampoules de 139 types différents concerne des ampoules destinées au matériel roulant. Quand elle examine les offres des soumissionnaires, la SNCB opte toujours pour l'offre la plus économique en termes de consommation d'énergie. Toutefois, elle ne trouve pas toujours dans la gamme des ampoules économiques des produits qui correspondent à ses exigences techniques.

J'espère que lorsqu'elle développera de nouveaux systèmes d'éclairage, notre société des chemins de fer s'efforcera davantage qu'elle ne l'a fait jusqu'ici d'acquiescer des ampoules permettant des économies d'énergie. J'estime en effet qu'elle doit montrer l'exemple.

10.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Dans ce dossier, la SNCB se montre très conservatrice. Pourquoi n'ose-t-elle pas poser des exigences en la matière ? N'est-elle pas un gros client des fabricants d'ampoules ?

L'incident est clos.

11 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les accidents de la circulation impliquant des poids lourds" (n° 5055)

11.01 Jos Ansoms (CVP): Divers communiqués de presse donnent l'impression que les accidents de roulage impliquant des poids lourds se multiplient. Le surmenage des chauffeurs joue à cet égard un rôle capital. Toutes sortes de stimulants pourraient aussi jouer un rôle. Et il y a d'autres facteurs encore: le manipulation du limiteur de vitesse et le chargement du camion sans observer les précautions d'usage.

Le nombre d'accidents où sont impliqués des poids lourds est-il effectivement en augmentation ? Comment évoluent les chiffres ? Observe-t-on une évolution dans la gravité de ce type d'accidents ? Etudie-t-on également l'incidence de tels accidents

ongevallen met ADR-transporten hadden er plaats?

Hoe functioneren de inspecteurs die moeten toekijken op het respecteren van de rij- en rusttijden van de vrachtwagenchauffeurs? Welk niveau van controles moet volgens de EU worden gehaald? Komt België aan die norm?

Zullen vrachtwagenchauffeurs die een ongeval veroorzaken voortaan op het gebruik van stimulantia worden getest? Kan zo'n test wettelijk worden vastgelegd?

Worden de laadtechnieken en de snelheidsbegrenzers wel voldoende gecontroleerd?

11.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Deze vraag verdient een uitgebreid antwoord. Ik zal tijdens het Europees voorzitterschap bijzondere aandacht vragen voor deze prioritaire problematiek. Vooral het naleven van rij- en rusttijden zal dan aandacht krijgen.

De NIS-cijfers voor 2000 zijn er nog niet. In 1999 daalde het aantal vrachtwagenongevallen met doden en zwaar gewonden lichtjes. Bij de aanrijdingen langs achteren zijn in 34 procent van de gevallen zware vrachtauto's betrokken. Op snelwegen ligt dat percentage nog hoger.

Bij 6 procent van de ongevallen is een zware vrachtwagen betrokken, maar 14 procent van de doden valt bij dit soort ongevallen.

Natuurlijk heeft dit soort ongevallen gevolgen voor de verkeersdoorstroming.

Het bestuur van het vervoer te land kon dertien bijkomende controleurs aanwerven. Er werd een wervingsmachtiging verleend voor twaalf wegbrigadiers. De directie controle beschikt over 27 Nederlandstalige en 22 Franstalige wegcontroleurs; over 15 Nederlandstalige en 7 Franstalige bedrijfscontroleurs en over 7 administratieve medewerkers, en wordt geleid door een adviseur.

Door een Europese richtlijn zijn we verplicht minstens één procent van de werkdagen van alle chauffeurs te controleren. Voor 1999 bedroeg het minimum aantal uit te voeren controles 341.000. Het aantal gecontroleerde werkdagen bedroeg: 301.171 dagen op de weg, 237.563

sur la fluidité du trafic ?

Combien d'accidents de transports ADR a-t-on comptabilisés ? Comment procèdent les inspecteurs chargés de contrôler le respect des temps de conduite et de repos des chauffeurs de camions ? Quel niveau de contrôle les normes européennes préconisent-elles ? La Belgique respecte-t-elle ces normes ?

Les chauffeurs de poids lourds responsables d'un accident seront-ils dorénavant soumis à un contrôle visant à dépister l'absorption éventuelle de produits stimulants? Un cadre légal pourrait-il être créé pour un tel test?

Les contrôles des techniques de chargement et des limiteurs de vitesse sont-ils suffisants?

11.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais) : Cette question mérite une réponse circonstanciée. Au cours de la présidence européenne, je demanderai à ce que l'on accorde une attention toute particulière à ce problème, et plus particulièrement à la question du respect des temps de conduite et de repos.

On ne dispose pas encore des chiffres de l'INS pour 2000. En 1999, le nombre d'accidents avec tués et blessés graves impliquant des camions a légèrement diminué. Des poids lourds sont impliqués dans 34% des collisions par l'arrière. Ce pourcentage est encore plus élevé sur les autoroutes.

Les poids lourds sont impliqués dans 6% des accidents mais dans 14% des accidents mortels.

Il est évident que ces accidents ont des effets sur le flux de la circulation.

L'Administration du Transport terrestre a pu engager treize contrôleurs supplémentaires. Elle a reçu l'autorisation d'embaucher douze brigadiers. Le contrôle de direction dispose de 27 contrôleurs de la route néerlandophones et de 22 francophones; de 15 contrôleurs d'entreprises néerlandophones et de 7 francophones ainsi que de 7 collaborateurs administratifs. Elle est dirigée par un conseiller.

Une directive européenne nous oblige à contrôler au moins 1% des journées de travail des chauffeurs. En 1999, le nombre minimum de contrôles à effectuer s'élevait à 341.000. Le nombre de jours contrôlés s'élevait à 301.171 pour les contrôles routiers, à 237.563 pour les contrôles

bedrijfscontroles en 71.000 dagen door de rijkswacht. Het quotum van één procent werd ruimschoots overschreden. Een geharmoniseerd Europees beleid met een verhoging van de controles is van zeer groot belang. Er is sprake van dat de Europese Commissie de richtlijn zal herzien.

Het gebruik van amfetamine, ecstasy en cocaïne kan opgespoord worden via de test en kan bewezen worden via de analyse, zoals bepaald bij de wetsartikelen over de test en de bloedproef in de Wet betreffende de Politie over het wegverkeer. Voor andere stimulerende middelen is verder onderzoek aangewezen. De Wegverkeerswet bepaalt dat voor deze stoffen een bloedproef kan worden opgelegd. Het is aan de politiediensten om de genoemde bepalingen van de Wegverkeerswet toe te passen. Er moet ook rekening worden gehouden met de rijbewijsreglementering en de initiatieven die werden genomen in het kader van het akkoord van september 2000 met de vervoersector.

De controleurs van het bestuur van het vervoer te land zijn bevoegd voor de controle van de lading. Bij de controles van vorig jaar diende de bestuurder in 428 gevallen de lading af te laden, in 92 gevallen werd hij teruggestuurd naar de plaats waar de vrachtwagen werd geladen.

In 2000 werden 2512 overtredingen op het gebruik van tachograaf en snelheidsbegrenzer vastgesteld, of 17 procent van de overtredingen; 43 procent van de overtredingen hadden betrekking op de rij- en rusttijden. Ik zal het EU-voorzitterschap aangrijpen om te sleutelen aan de Europese wetgeving in dit verband.

Ik ga nog even dieper in op de problematiek van de Dobli-spiegels.

(Frans) 986 vrachtwagens zijn eigendom van de overheid. Ik doe de nodige demarches om ervoor te zorgen dat deze worden uitgerust met materiaal dat de dode hoek doet verdwijnen.

Op verzoek van de Ministerraad van 20 april heeft de minister van Landsverdediging zijn bestek met het oog op de aankoop van 150 vrachtwagens aangepast.

Mijn collega van Economie en ikzelf hebben ervoor gezorgd dat het dossier op de Europese Raad van 27 september 2001 betreffende de interne markt

d'entreprises et à 71.000 par la gendarmerie. Nous avons largement dépassé le quota fixé à 1%. Il est très important d'harmoniser la politique européenne en augmentant le nombre des contrôles. Il est question de ce que la Commission européenne revoie la directive.

La consommation d'amphétamines, d'ecstasy et de cocaïne peut être détectée par des tests et établie sur la base d'analyses, conformément aux dispositions légales régissant l'utilisation du test et l'organisation d'un dépistage sanguin contenues dans la loi relative à la police de la circulation routière. En ce qui concerne les autres substances stimulantes, des analyses plus poussées doivent être mises en œuvre. La loi sur la circulation routière dispose que, pour ces substances, un test sanguin peut être imposé. Il appartient aux services de police d'appliquer les dispositions précitées de cette loi. Il convient également de tenir compte de la réglementation en matière de permis de conduire et des initiatives qui ont été prises dans le cadre de l'accord conclu en septembre 2000 avec le secteur des transports.

La vérification du chargement ressortit à la compétence des contrôleurs de l'administration du Transport terrestre. A la suite des contrôles effectués l'an dernier, le chauffeur a été contraint, dans 428 cas, de décharger son chargement et, dans 92 cas, de retourner à l'endroit du chargement du camion.

En 2000, 2.512 infractions aux dispositions relatives à l'utilisation du tachygraphe et du limiteur de vitesse ont été constatées. Quarante-trois pour cent des infractions concernaient le non-respect des temps de conduite et de repos. Je saisisrai l'occasion qui m'est offerte par la présidence européenne pour m'attaquer à la réglementation européenne en vigueur en la matière.

Je souhaite à présent m'attarder quelques instants encore au dossier des rétroviseurs Dobli.
(Poursuivant en français)

(En français) 986 camions appartiennent aux autorités publiques. J'entreprends toutes les démarches pour obtenir l'équipement de ces camions permettant de remédier à l'angle mort.

Le Conseil des ministres du 20 avril a demandé au ministre de la Défense nationale d'adapter son cahier des charges en vue de l'achat de 150 camions, ce qui a été fait.

Mon collègue de l'Économie et moi-même avons obtenu que le dossier soit porté au Conseil européen du Marché intérieur le 27 septembre.

aan bod zal komen.

(Nederlands) In het aangepaste lastenboek van het Federaal Aankoopbureau wordt de spiegel zonder dode hoek verplicht. Er zijn echter ook openbare diensten die niet via deze dienst passeren. Ik zal erop aandringen dat zulks in de toekomst wel gebeurt.

(Frans) Wat het Europees Voorzitterschap betreft wordt er aan een aantal Europese teksten thans gewerkt met het oog op de goedkeuring of wijziging ervan: een voorstel van richtlijn betreffende de arbeidsduur van de mobiele werknemers in het vervoer over de weg, en verordening 3820/85 betreffende de rij- en rusttijden.

Beide teksten omvatten bepalingen met betrekking tot de wekelijkse rijtijd, de dagelijkse en wekelijkse rusttijden, de pauzes en de uitzonderingen.

In de wetgevingstechnische hiërarchie primeert de verordening boven de richtlijn, die door de lidstaten in nationaal recht moet worden omgezet. Voor het voorstel van richtlijn zal de verzoeningsprocedure tussen het Europees Parlement en de Raad onder het Belgische voorzitterschap ter tafel komen.

De herziening van verordening 3820/85 stoelt op de voorstellen van de Commissie die op 28 juni aan de Raad werden voorgelegd. Hierover zal de Raad in oktober een debat houden, en indien mogelijk in december een gemeenschappelijke koers uitstippelen.

Uit het oogpunt van de verkeersveiligheid en de arbeidsvoorwaarden zouden de zelfstandigen het best onder de bepalingen betreffende de rij- en rusttijden vallen.

Gezien de terughoudendheid van een aantal lidstaten heeft de Raad ingestemd met een compromis, waarbij vastgelegd werd dat de Commissie drie jaar na de gestelde termijn voor de omzetting van de richtlijn in nationaal recht de mogelijkheid om het toepassingsgebied uit te breiden tot de zelfstandigen opnieuw zal onderzoeken.

Het Europees Parlement heeft de tekst daarop geamendeerd en opnieuw bepalingen ingevoegd waarbij zelfstandigen na drie jaar automatisch onder de regelgeving zullen vallen. Het Belgische voorzitterschap zal nu delicaat moeten trachten de standpunten van Parlement en Raad met elkaar te verzoenen.

Verordening 3820/85 en het voorstel van richtlijn

(En néerlandais) Le cahier de charges adapté du Bureau fédéral d'achats impose le rétroviseur sans angle mort. Certains services publics ne passent toutefois pas par ce service pour effectuer leurs commandes. Je leur demanderai instamment de le faire à l'avenir.

(En français) : En ce qui concerne la présidence européenne, une série de textes européens sont actuellement en voie d'adoption ou de modification: proposition de directive sur le temps de travail des travailleurs routiers mobiles et règlement 3820/85 sur les temps de conduite et de repos.

Ces deux textes regroupent des dispositions relatives au temps de conduite hebdomadaire, aux repos journalier et hebdomadaire, aux pauses et aux dérogations.

Hiérarchiquement, le règlement prime sur la directive à transposer dans la législation des états membres. Pour la proposition de directive, la procédure de conciliation entre le Parlement européen et le Conseil sera traitée sous présidence belge.

La révision du règlement 3820/85 dépend des propositions de la Commission présentées au Conseil du 28 juin. Elles feront l'objet d'un débat au Conseil d'octobre et si possible d'une orientation commune au Conseil de décembre.

Au point de vue de la sécurité routière et des conditions de travail, il vaudrait mieux que les indépendants soient couverts à court terme par les dispositions sur le temps de conduite et de repos.

Devant les réticences de certains États, le Conseil a approuvé un compromis stipulant que trois ans après le délai fixé pour la transposition de la directive, la Commission réexaminerait la possibilité d'inclure les indépendants.

Le Parlement européen, par amendements, a réintroduit l'inclusion automatique des indépendants après trois ans. La présidence belge devra tenter une conciliation délicate entre le Parlement et le Conseil.

Entre le règlement 3820/85 et la proposition de

spreken elkaar op een aantal punten tegen wat de rij- en rusttijden betreft. De harmonisering moet dan ook uitgaan van de bepalingen die voor de werknemers het gunstigst zijn.

Het voorstel van herziening van verordening 3820/85 behelst een verbetering van het regelgevende kader, met het oog op efficiëntere controles en sancties dankzij het gebruik van nieuwe controleapparatuur.

11.03 Jos Ansoms (CVP): Ik ben blij dat ik met mijn herhaalde vragen druk heb kunnen uitoefenen op de Europese agenda.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de maatregelen in het kader van het ozonplan" (nr. 5060)

12.01 Jos Ansoms (CVP): Zullen er in het kader van het ozonplan van de regering meer snelheidscontroles worden gehouden? Zal hiervoor voldoende mankracht voorhanden zijn? Vorig jaar was er immers helemaal geen sprake van opgedreven controles.

Naar verluidt zouden er van september tot oktober acties plaatsvinden waarbij automobilisten gratis de uitlaatgassen van hun auto mogen laten nakijken. Klopt dit bericht? Hoe kan zulks relevant zijn voor het ozonplan van de zomer?

Zal de halfjaarlijkse autocontrole effectief worden ingevoerd? Kunnen de controlestations deze toename wel aan? Overweegt men maatregelen tegen chauffeurs die zich zonder keuringskaart in het verkeer begeven?

12.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De federale politie zal de snelheidscontroles opvoeren en ze zal het systeem van blokrijden toepassen van en naar de kust. Tussen juni en september werden in 2000 3.200 uren snelheidscontroles uitgevoerd en werden er 63.200 pv's opgesteld. Dit kwam neer op 31 procent meer controle-uren en 57 procent meer pv's ten opzichte van 1999. Dit is een belangrijke stijging. In 2001 zal de federale politie dezelfde inspanningen doen. Vorig jaar vonden vier gratis controleavonden voor uitlaatgassen plaats. 1.134 voertuigen werden onderzocht. 28 procent van deze wagens haalden de norm niet. De

directive, il y a des contradictions quant aux durées de repos et de travail notamment. Une harmonisation devra privilégier les dispositions les plus favorables aux travailleurs.

La proposition de révision du 3820/85 contient une amélioration du cadre réglementaire rendant contrôles et sanctions plus effectifs grâce aux nouveaux appareils de contrôle.

11.03 Jos Ansoms (CVP): Je suis satisfait d'avoir pu exercer une influence sur l'ordre du jour européen grâce à mes questions répétées.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures prises dans le cadre du Plan ozone" (n° 5060)

12.01 Jos Ansoms (CVP): Le nombre de contrôles de vitesse sera-t-il augmenté dans le cadre du Plan ozone du gouvernement ? Dispose-t-on de suffisamment d'effectifs à cet effet ? L'an dernier, il n'y a pas eu de renforcement des contrôles.

Il me revient que, de septembre à octobre, les automobilistes pourront faire gratuitement contrôler les gaz d'échappement de leur véhicule. Est-ce exact ? Comment une telle action s'inscrit-elle dans le cadre du plan ozone qui concerne la période d'été ?

Envisage-t-on effectivement d'introduire un contrôle semestriel des voitures ? Les stations de contrôle sont-elles en mesure de faire face à un tel accroissement du nombre de contrôles ? Envisage-t-on de prendre des mesures à l'encontre des automobilistes qui circulent sans disposer d'une carte de contrôle technique valable ?

12.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): La police fédérale va intensifier les contrôles de vitesse. Elle appliquera le système de la circulation par blocs en direction et en provenance de la côte. Entre juin et septembre 2000, 3.200 heures de contrôles de vitesse ont été effectuées, donnant lieu à 63.200 PV. Ces chiffres représentent 31% de contrôles et 57% de PV de plus qu'en 1999. Une croissance significative. La police fédérale poursuivra cet effort en 2001. L'an dernier, il y a eu quatre soirées gratuites de contrôle des gaz d'échappement. 1.134 véhicules s'y sont présentés. 28% de ces automobiles ne satisfaisaient pas à la

controles zullen ook plaatsvinden van september tot november.

Het is nog te vroeg om een datum te bepalen voor de inwerkingtreding van de halfjaarlijkse autocontrole. Er moet inderdaad rekening worden gehouden met de capaciteit van de keuringscentra.

(Frans) Er zou helemaal geen sprake zijn van twee volledige controles per jaar vermits de tweede controle enkel betrekking zou hebben op gasemissies.

Structurele maatregelen zijn het meest doeltreffend. Als men slechts maatregelen neemt tijdens ozonpieken, werkt dat contraproductief. Mevrouw Aelvoet en ikzelf hebben drie campagnes over de luchtkwaliteit gevoerd om de mensen ertoe aan te sporen hun gedrag het hele jaar door aan te passen meer bepaald op het vlak van het gebruik van de wagen, verfproducten en verwarming.

Wij kunnen vanzelfsprekend niet alleen een beroep op de goede wil van de burgers doen, ook al is deze van wezenlijk belang bij het bestrijden van de atmosferische vervuiling. De overheid moet zich engageren. De regering heeft in mei 2000 een plan ter bestrijding van de troposferische ozon in de periode 2000-2003 aangenomen, dat een jaar later is geëvalueerd. Alle betrokken federale departementen hebben terzake al een hele reeks maatregelen genomen.

Zo werd de LPG-premie gelanceerd die wordt toegekend bij de installatie van bestaand LPG-systemen. Om de ongunstige gevolgen van te hoge ozonconcentraties te bestrijden moeten maatregelen worden genomen die in een structureel beleid passen.

Zoals de talrijke klimaatsveranderingen van de afgelopen jaren illustreren, neemt het probleem enorme proporties aan en bijgevolg zullen deze eerste maatregelen niet volstaan.

12.03 Jos Ansoms (CVP): Ik zal de cijfers van minister Durant met die van de minister van Binnenlandse Zaken vergelijken: er is een duidelijke discrepantie. Wie vertelt de waarheid over de snelheidscontroles?

De controle op de uitlaatgassen is blijkbaar een dode mus gebleven, als ik zie hoe weinig chauffeurs erop ingegaan zijn. De bijdrage van dit onderdeel van het ozonplan tot de vermindering van de CO₂-uitstoot is duidelijk verwaarloosbaar.

norme. Les contrôles auront lieu de septembre à novembre.

Il est encore trop tôt pour avancer la date d'entrée en vigueur du contrôle technique semestriel. Il convient, en effet, de tenir compte de la capacité des centres d'inspection.

(En français) Loin de faire deux contrôles complets par an, le deuxième se limiterait aux émissions de gaz.

Les mesures les plus efficaces sont structurelles. Les prendre lors des pics d'ozone serait contre-productif. Mme Alvoet et moi-même, nous avons réalisé trois campagnes sur la qualité de l'air, pour pousser le public à adapter ses comportements, durant toute l'année, en ce qui concerne l'utilisation des transports, des peintures et du chauffage.

Il ne peut évidemment pas uniquement être fait appel à la bonne volonté de nos concitoyens, même s'il s'agit d'un élément-clé de la lutte contre la pollution atmosphérique. Les pouvoirs publics doivent s'engager. Un plan de lutte 2000-2003 contre l'ozone troposphérique a été adopté par le gouvernement en mai 2000 et évalué un an plus tard. Un nombre important de mesures sont déjà mises en œuvre au niveau de tous les départements fédéraux concernés par ce plan ozone.

Citons notamment le lancement des primes LPG octroyées lors de l'installation de systèmes LPG existants. La lutte contre les effets de l'ozone doit faire l'objet de mesures de politique structurelle.

Ce problème a, en effet, une ampleur énorme que ces premières mesures ne permettront pas de résoudre. Il suffit de constater les multiples changements climatiques que nous connaissons depuis plusieurs années.

12.03 Jos Ansoms (CVP): Si je compare les chiffres de la ministre Durant avec ceux du ministre de l'Intérieur, il y a une différence manifeste. Qui dit la vérité concernant les contrôles de vitesse ?

Les contrôles des gaz d'échappement sont apparemment restés sans effet puisque peu de chauffeurs en ont tenu compte. La contribution de cette sous-partie du plan ozone à la diminution des émissions de CO₂ est tout à fait insignifiante.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de betwisting door de UPTR van de boetebedragen voor verkeersovertredingen door vrachtwagenbestuurders" (nr. 5075)

13 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la contestation par l'UPTR du montant des amendes infligées aux chauffeurs de camions ayant commis des infractions au code de la route" (n° 5075)

13.01 Jos Ansoms (CVP): Vorige zaterdag demonstreerde de transportbond UPTR tegen het regeringsbeleid met betrekking tot het wegvervoer. Zo wil men onder andere lagere verkeersboetes. Welke boetes betwist men precies? Zal de minister op die eis ingaan?

13.01 Jos Ansoms (CVP): Samedi dernier, l'UPTR, syndicat des transporteurs routiers, a manifesté contre la politique du gouvernement en matière de transport routier. Certains souhaiteraient notamment une réduction du montant des amendes pour infractions de roulage. Quelles amendes font-elles précisément l'objet d'une contestation ? La ministre compte-t-elle accéder à cette demande ?

13.02 Minister Isabelle Durant (Frans) : De UPTR betwist het tarief van de boetes waarin het in het Belgisch Staatsblad van 26 juli 2000 gepubliceerd koninklijk besluit tot bestraffing van de inbreuken op de Europese sociale verordening betreffende de rust- en rijtijden en op de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van goederen voorziet.

13.02 Isabelle Durant , ministre (en français): L'UTPR conteste le taux des amendes prévu par l'arrêté royal paru au Moniteur Belge du 26 juillet 2000, sanctionnant les infractions au règlement social européen sur le temps de repos et de conduite et à la législation relative au transport rémunéré de choses.

Die maatregel, waar ik voorstander van ben, is op 1 september 2000 van kracht geworden ; het is voorbarig om een wijziging ervan te willen bespreken. Ik wil dus nog wat wachten alvorens hem te evalueren en hem vervolgens met alle beroepsverenigingen, te bespreken.

Cette mesure, à laquelle je suis favorable, est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2000 ; il est prématuré de vouloir en discuter la révision. Je souhaite attendre quelque peu avant d'en effectuer l'évaluation, puis d'en discuter avec toutes les fédérations professionnelles.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Yves Leterme tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Verkeer over "de spoorverbinding Duinkerke-Adinkerke" (nr. 4989)

14 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire Dunkerke-Adinkerke" (n° 4989)

14.01 Yves Leterme (CVP): De Franse spoorwegmaatschappij zou de lijn Duinkerke-Adinkerke sluiten. Deze lijn is de enige spoorverbinding die Vlaanderen verbindt met de regio Nord - Pas de Calais. Via deze lijn kan het goederenvervoer tussen Engeland en Duitsland maximaal via het spoor gebeuren.

14.01 Yves Leterme (CVP): Il semblerait que la SNCF ait l'intention de fermer la ligne Dunkerque-Adinkerke, la seule liaison ferroviaire entre la Flandre et la région Nord-Pas-de-Calais. Cette ligne permet de maximiser le transport de marchandises entre l'Angleterre et l'Allemagne par voie ferrée.

Het behoud van de spoorlijn Duinkerke-Adinkerke en de realisatie van een spoorboog ter hoogte van Lichtervelde creëert een belangrijke treinverbinding voor goederenvervoer tussen de twee belangrijke zeehavens Duinkerke en Zeebrugge. Dit kan het toenemend vrachtvervoer op de drukke A18 en E40 binnen de perken houden.

Le maintien de la ligne ferroviaire Dunkerque-Adinkerke et la réalisation d'un contournement ferroviaire à la hauteur de Lichtervelde crée une importante liaison pour le transport de marchandises par train entre ces deux grands ports maritimes que sont Dunkerque et Zeebrugge. Cette liaison permet de contenir l'augmentation du trafic de marchandises sur les A18 et E40 déjà très encombrées.

Wat is de visie van de minister op deze aangekondigde sluiting?

Zal de minister initiatieven nemen om de spoorverbinding Duinkerke-Adinkerke-Zeebrugge te laten functioneren als een alternatief voor het vrachtvervoer op de A18?

14.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De SNCF heeft de exploitatie van het grensbaanvak Duinkerke - De Panne opgeschort vanaf 13 juni 2001. De NMBS pleit voor het behoud en de ontwikkeling van deze spoorverbinding. Van Franse kant kwam er totnogtoe echter weinig respons. De doelstellingen van de regering inzake spoorvervoer vereisen een nieuwe kijk op grensoverschrijdende verbindingen. Deze problematiek zal onderzocht worden in het kader van het meerjareninvesteringsplan.

De SNCF heeft de route Duinkerke - Adinkerke afgewezen voor het transitverkeer tussen Duitsland en Engeland. Dit past in het kader van de vreemde logica dat iedereen zoveel mogelijk kilometers op het eigen grondgebied wil behouden. Ik pleit zelf voor complementariteit in plaats van concurrentie. Op Belgisch grondgebied wordt de vroegere lijn Komen - Armentières al gereserveerd als alternatieve route.

Een rechtstreekse verbinding Duinkerke - Adinkerke - Zeebrugge vereist de (her)aanleg van de verbindingsbocht tussen de lijnen 73 en 66 richting Brugge. Enkele jaren geleden werd beslist om hiervan af te zien. De terreinen waarop die bocht vroeger was aangelegd, werden daarom al verkocht.

(*Frans*) Hoewel stiefmoederlijk behandeld is het grensoverschrijdende spoorwegvervoer een belangrijke uitdaging voor de spoorwegmaatschappij en een veelbelovende niche met groot potentieel. Derhalve zal een studie van de grensoverschrijdende verbindingen worden ondernomen in het kader van de afronding van het meerjareninvesteringsplan.

Bij de hervorming van de wet van 1991 zal het grensoverschrijdende reizigersvervoer aangemerkt worden als een opdracht in het kader van de openbare dienstverlening (deze is thans beperkt tot het reizigersvervoer op het binnenlandse net). Daardoor komt het grensoverschrijdende spoorwegverkeer in aanmerking voor overheidssteun, en wordt de NMBS aangespoord partnerships te sluiten uit dat oogpunt.

In het kader van het derde beheerscontract

Que pense la ministre de l'annonce de cette fermeture ?

La ministre prendra-t-elle des initiatives pour maintenir la liaison ferroviaire Dunkerque-Adinkerke comme alternative au transport de marchandises sur la A18 ?

14.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): La SNCF a suspendu l'exploitation de la ligne transfrontalière Dunkerque-La Panne depuis le 13 juin 2001. La SNCB plaide pour le maintien et le développement de cette liaison ferroviaire. La France n'a toujours pas répondu. Les objectifs du gouvernement, en matière de transport ferroviaire, exigent une nouvelle vision des liaisons transfrontalières. Cette question sera examinée dans le cadre du plan d'investissement pluriannuel.

La SNCF a renoncé à la ligne Dunkerque-Adinkerke pour la circulation de transit entre l'Allemagne et l'Angleterre, conformément à l'étrange logique selon laquelle chacun entend conserver le plus grand nombre possible de kilomètres sur son propre territoire. Je plaide pour la complémentarité au lieu de la concurrence. Sur le territoire belge, nous avons déjà réservé l'ancienne ligne Comines-Armentières comme itinéraire alternatif.

Une liaison directe Dunkerque-Adinkerke-Zeebrugge exige l'aménagement ou le réaménagement de la liaison entre les lignes 73 et 66 en direction de Bruges auquel il avait été renoncé il y a quelques années. C'est pourquoi les terrains où se trouvait cette liaison ont été vendus depuis.

(*En français*) Quoique considéré comme un parent pauvre, le trafic ferroviaire transfrontalier constitue un enjeu important pour les chemins de fer et un créneau prometteur de développement de la demande. C'est pourquoi une étude des relations transfrontalières sera entreprise, dans le cadre de la finalisation du plan pluriannuel d'investissements.

Dans la réforme de la loi de 1991, le transport transfrontalier de voyageurs sera considéré comme une mission de service public, actuellement limitée au transport intérieur; cela rendra le trafic transfrontalier éligible pour la contribution de l'État, et incitera la SNCB à rechercher des partenariats en ce sens.

J'étudie, pour le troisième contrat de gestion, une

onderzoek ik een formule voor winstdeling van de NMBS waarbij de overheidssubsidie gekoppeld wordt aan de dienstverlening, en inzonderheid aan het geëxploiteerde net, wat de NMBS ertoe moet aanzetten een aantal grensoverschrijdende lijnen opnieuw in gebruik te nemen.

14.03 Yves Leterme (CVP): De minister is inderdaad afhankelijk van de inspanningen van de NMBS. De lijn is cruciaal voor de verbinding tussen verschillende havens.

Ik zie niet in hoe de lijn Komen - Armentières een alternatief zou kunnen vormen. Zij is helemaal in onbruik en niet meteen opnieuw in gebruik te nemen.

Ik betreur dat in het verleden geen werk werd gemaakt van de spoorboog Lichtervelde om de lijnen 73 en 66 met elkaar te verbinden. In het verleden werden trouwens nog heel wat kansen gemist, waardoor in de toekomst een verkeerscongestie dreigt. Ik dring erop aan de lijn Adinkerke - Duinkerke open te houden.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Yves Leterme tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vervanging van de internationale IC Oostende-Keulen door een Thalysverbinding tussen deze steden" (nr. 5031)

15.01 Yves Leterme (CVP): De kans is groot dat de internationale IC-treinen van Oostende naar Keulen zullen verdwijnen zodra de frequentie van Thalystreinen tussen Brussel en Keulen wordt verhoogd. De provincies Oost- en West-Vlaanderen zijn vragende partij om op dat ogenblik dagelijks enkele rechtstreekse Thalysverbindingen met Keulen te verkrijgen, onder meer om toeristische redenen. Ik denk dan aan stopplaatsen in Gent, Brugge en Oostende. Deze regeling zou een compensatie zijn voor het feit dat de aanleg van het nieuwe HST-spoor tussen Leuven en Hélécines voor ongeveer zes miljard frank wordt aangerekend op het Vlaamse aandeel in de spoorinvesteringen.

Hoeveel reizigers stappen er dagelijks gemiddeld op op de internationale trein Oostende - Keulen in Oostende, Brugge en Gent met bestemming Keulen, en in Keulen met bestemming Gent, Brugge en Oostende? Zou een Thalysverbinding tussen Oostende en Keulen niet aantrekkelijker zijn dat de huidige IC-trein? Heeft de NMBS in dit kader al een marktstudie uitgevoerd? Wat is het standpunt van de NMBS en van de minister over dit dossier?

formule d'intéressement de la SNCB où l'intervention de l'État dépendra du service, et notamment du réseau exploité, ce qui devra inciter la SNCB à rouvrir certaines lignes transfrontalières.

14.03 Yves Leterme (CVP): La ministre est, en effet, dépendante des efforts fournis par la SNCB. La ligne dont il est question revêt une importance capitale pour la liaison entre différents ports.

Je ne vois pas en quoi la ligne Comines-Armentières pourrait constituer une solution de rechange. Elle n'est plus du tout utilisée et il serait impossible de la remettre immédiatement en service.

Je regrette que l'on n'ait pas utilisé, par le passé, les infrastructures ferroviaires de Lichtervelde pour relier les lignes 73 et 66. On a laissé échapper de nombreuses occasions. Et à l'avenir, ces négligences risquent d'entraîner une congestion du réseau. Je demande instamment que la ligne Adinkerke-Dunkerque soit maintenue en service.

L'incident est clos.

15 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le remplacement des trains IC internationaux Ostende-Cologne par une liaison Thalys entre ces villes" (n° 5031)

15.01 Yves Leterme (CVP): Il y a de fortes chances que les trains internationaux IC entre Ostende et Cologne disparaissent lorsque la fréquence des trains Thalys entre Bruxelles et Cologne aura augmenté. Pour des raisons notamment touristiques, les provinces de Flandre Occidentale et Orientale souhaitent une liaison Thalys quotidienne et directe. J'estime que cette liaison devrait comporter des arrêts à Gand, Bruges et Ostende. Cette mesure compenserait l'imputation de la nouvelle ligne TGV entre Louvain et Hélécines à la part flamande des investissements ferroviaires à concurrence de quelque 6 milliards de francs.

Combien de voyageurs empruntent quotidiennement le train international Ostende-Cologne au départ des gares d'Ostende, de Bruges et de Gand à destination de Cologne? Combien de personnes empruntent quotidiennement ce même train au départ de Cologne à destination de Gand, de Bruges et d'Ostende? Une liaison Thalys entre Ostende et Cologne ne serait-elle pas plus intéressante que l'actuel train IC? La SNCB a-t-elle

déjà effectué une étude de marché dans cette optique ? Quels points de vue la ministre et la SNCB adoptent-ils dans ce dossier ?

15.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*) : Het internationaal reizigersverkeer is een commerciële activiteit. De internationale treinen op de verbindingen met Duitsland zullen vanaf december 2002 rijden op de hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik. Naast de Thalystreinen zullen waarschijnlijk ook andere hogesnelheidstreinen via deze HSL sporen en ook de binnenlandse reizigers zullen de nieuwe infrastructuur kunnen gebruiken: de IC-treinen van categorie A tussen Oostende en Welkenraedt zullen deze lijn gebruiken. De Thalystreinen worden ingezet op de verbindingen van en naar Parijs en verder zuidwaarts.

In 2000 reden er dagelijks gemiddeld 18,52 reizigers tot in Keulen en 17,21 reizigers tot in Oostende op de internationale treinen Oostende - Keulen.

Een verbinding tussen Oostende en Keulen behoort niet tot de kerntaken van Thalys. Voor een hogesnelheidstrein, die misschien aantrekkelijker is, zou ook meer moeten worden betaald. Er bestaat nog geen marktstudie over een hogesnelheidstrein op die lijn. Daarvoor blijkt trouwens weinig belangstelling te bestaan. Over het treinaanbod is verder overleg met de Deutsche Bahn noodzakelijk.

15.03 **Yves Leterme** (CVP): De internationale treinen zullen dus misschien blijven rijden tussen Oostende en Keulen. De verbinding zal deels op HSL-lijn plaatsvinden. Dat zal voor tijdswinst zorgen. De cijfers verantwoorden inderdaad geen verhoging van het aanbod.

Het incident is gesloten.

16 **Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van hogesnelheidslijnen" (nr. 5042)**

16.01 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Het tienjarenplan van de NMBS houdt twee opties open: ofwel het op vier sporen brengen van de lijnen Brussel - Ottignies en Brussel - Nijvel, ofwel de aanleg van een HSL-lijn tussen Brussel en Namen of tussen Brussel en Charleroi. Deze laatste optie zou de reisduur inkorten.

Voor Vlaanderen wordt er niets voorgesteld. De lijn

15.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Le transport international de passagers constitue une activité commerciale. Les trains internationaux assurant les liaisons avec l'Allemagne emprunteront la ligne à grande vitesse entre Louvain et Liège à partir de décembre 2002. Outre les trains Thalys, d'autres TGV emprunteront probablement cette infrastructure qui pourra également être utilisée par les voyageurs sur les lignes intérieures, en particulier par les trains IC de la catégorie A entre Ostende et Welkenraedt. Les trains Thalys seront mis en service sur les lignes de et vers Paris et, au-delà, en direction du sud.

En 2000, la ligne Ostende-Cologne a été empruntée quotidiennement par 18,52 voyageurs en direction de Cologne et 17,21 voyageurs en direction d'Ostende.

La liaison entre Ostende et Cologne ne constitue pas une priorité pour le Thalys. Un train à grande vitesse se révélerait peut-être plus attrayant mais coûterait beaucoup plus cher. Aucune étude de marché à propos de la mise en service d'un TGV sur cette ligne n'a encore été réalisée. Par ailleurs, les voyageurs ne semblent guère être demandeurs. En ce qui concerne l'offre de trains, des négociations plus avant doivent être menées avec la Deutsche Bahn.

15.03 **Yves Leterme** (CVP): Par conséquent, il n'est pas exclu que les trains internationaux continuent de relier Ostende et Cologne. Cette liaison s'effectuera partiellement sur la ligne TGV, ce qui permettra un gain de temps. Si on considère les chiffres, un accroissement de l'offre ne se justifie effectivement pas.

L'incident est clos

16 **Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement de lignes à grande vitesse" (n° 5042)**

16.01 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Le plan décennal de la SNCB permet de suivre deux options : soit la mise à quatre voies des lignes Bruxelles-Ottignies et Bruxelles-Nivelles, soit l'aménagement d'une ligne TGV entre Bruxelles et Namur ou entre Bruxelles et Charleroi. Cette dernière option devrait réduire la durée du trajet.

Pour la Flandre, le gouvernement ne propose rien.

Brussel - Gent - Brugge wordt nochtans veel drukker bereden dan de Waalse lijnen waarvan sprake. Waarom wordt in de Vlaamse regio niets gedaan?

De NMBS voorziet niet in werken om de lijn 50A tussen Brussel en Gent op vier sporen te brengen. Nochtans kunnen er op piekuren op deze met sneltreinen verzadigde lijn nu geen stoptreinen worden ingelegd. Wat is de motivering van deze beslissing? Waarom wordt er niet overwogen een stoptreindienst met hoge frequentie in te leggen op de lijn 50A, naar het voorbeeld van het Brusselse voorstadsnet GEN?

16.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Het investeringsplan van de NMBS bepaalt inderdaad dat er een uitbreiding komt tot vier sporen voor de lijnen Brussel - Ottignies en Brussel - Nijvel. Er wordt gewerkt aan een studie voor een nieuwe lijn naar Gosselies.

De snelheid van de treinen zal inderdaad worden opgevoerd. De NMBS bestudeert een verhoging van de snelheid tot 200 kilometer per uur op de lijn Brussel - Oostende. De resultaten van deze studie zijn nog niet bekend.

De lijn 50A zal tot Denderleeuw tot vier sporen worden uitgebreid. De investeringen worden op 11 miljard frank geraamd. De uitbreidingen van de lijn tussen Gent en Brugge zullen 10,7 miljard frank kosten. In Gent worden aanzienlijke werken gepland in de stationsbuurt.

16.03 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): De minister heeft een en ander verduidelijkt. Ik weet nu dat er een studie komt over de kostprijs en opbrengsten van een ontdebelling. Ik wil het zeker niet communautair spelen, maar ik wil de verkeerscongestie mee helpen bestrijden. De werken in Gent stemmen me natuurlijk gelukkig, maar ik vrees dat ze wel wat zullen aanslepen.

Het incident is gesloten.

17 **Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verdeelsleutel voor de investeringen in de NMBS" (nr. 5041)**

17.01 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): De investeringen van de NMBS worden verdeeld volgens de 60/40-verdeelsleutel tussen Vlaanderen en Wallonië. Dit is een politieke verdeelsleutel, die los staat van de werkelijke behoeften van de

Pourtant, la ligne Bruxelles-Gand-Bruges est beaucoup plus fréquentée que les lignes wallonnes dont il est question. Pourquoi n'entreprend-on rien en Région flamande ?

La SNCB ne prévoit pas de travaux visant à mettre à quatre voies la ligne 50A Bruxelles-Gand. Or, aucun omnibus ne peut actuellement être mis en service sur cette ligne saturée de trains rapides aux heures de pointe. Quels motifs ont amené la ministre à prendre cette décision ? Pourquoi n'envisage-t-elle pas de service omnibus à haute fréquence sur la ligne 50A, sur le modèle du RER bruxellois ?

16.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Le plan d'investissements de la SNCB prévoit effectivement une extension à quatre voies des lignes Bruxelles-Ottignies et Bruxelles-Nivelles. Une étude destinée à examiner l'opportunité d'une nouvelle ligne vers Gosselies est en cours.

Nous allons effectivement augmenter la vitesse des trains. La SNCB étudie la possibilité de la porter à 200 km/h sur la ligne Bruxelles-Ostende. Les résultats de cette étude ne sont pas encore connus.

La ligne 50A sera mise à quatre voies jusqu'à Denderleeuw. Les investissements nécessaires sont estimés à 11 milliards de francs. Les extensions de la ligne Gand-Bruges coûteront 10,7 milliards. A Gand, on projette de réaliser des travaux de grande ampleur dans le quartier de la gare.

16.03 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): La ministre a clarifié un certain nombre d'éléments. Je sais maintenant qu'une étude coûts-bénéfices du dédoublement sera réalisée. Je ne tiens en aucune manière à faire de ceci une affaire communautaire mais je voudrais contribuer à la lutte contre la congestion de la circulation automobile. Je suis évidemment satisfait des travaux effectués à Gand mais ils risquent de prendre beaucoup de temps.

L'incident est clos.

17 **Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et de Transports sur "la clé de répartition des investissements de la SNCB" (n° 5041)**

17.01 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Les investissements de la SNCB sont répartis entre la Flandre et la Wallonie en fonction de la clé de répartition 60/40. Il s'agit d'une clé de répartition politique qui est étrangère aux besoins réels des

Gewesten.

De Raad van State heeft dergelijke politieke verdeelsleutel al verworpen. Nochtans vindt minister Durant de NMBS-verdeelsleutel objectief. Waarop baseert de minister zich? Bestaat er een objectieve behoeftenstudie voor de NMBS? Zo ja, zullen de conclusies van deze studie het mogelijk maken de verdeelsleutel bij te sturen?

17.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het bevolkingsaantal en de oppervlakte zijn twee objectieve criteria. Het spoorwegennet moet voor iedereen toegankelijk zijn. Dat is ons uitgangspunt. Wij zijn voor een allesomvattende benadering. Daarbij kunnen ook inkomsten in de personenbelasting, behoefte aan vervoer en de noden van het spoor aan bod komen. De verdeelsleutel is geen doel op zich. Hij beantwoordt aan objectieve criteria.

De autowegen zitten overvol aan beide kanten van de taalgrens. Het Vlaams Gewest krijgt een toelage die 50 procent hoger ligt dan die van Wallonië, wat gerechtvaardigd is op basis van de hogergenoemde objectieve criteria.

Gaan we uit van de noden van het spoor, dan komen we tot een verdeelsleutel 60/40 voor capaciteitsuitbreiding en 49/51 voor onderhoud.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.03 uur.

Régions.

Le Conseil d'Etat a déjà rejeté de telles clés de répartition politiques. La ministre Durant estime néanmoins que la clé en question est objective. Quels sont ses arguments ? Existe-t-il une étude objective concernant les besoins de la SNCB ? Dans l'affirmative, les conclusions de cette étude permettront-elles d'adapter la clé de répartition ?

17.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Les chiffres de population et la superficie sont deux critères objectifs. Le réseau ferroviaire doit être accessible à tout le monde. Voilà quelle est notre hypothèse de départ. Nous sommes partisans d'une approche globale. Une telle approche implique qu'il peut être tenu compte d'éléments tels que les recettes de l'impôt des personnes physiques, les besoins en matière de transports et les besoins des chemins de fer. La clé de répartition ne constitue pas un objectif en soi. Elle répond à des critères objectifs.

Les autoroutes sont saturées des deux côtés de la frontière linguistique. La Région flamande reçoit une subvention qui est supérieure de 50% à celle accordée à la Wallonie, ce qui se justifie sur la base des critères objectifs évoqués ci-dessus.

Si nous nous fondons sur les besoins des chemins de fer, nous aboutissons à une clé de répartition de 60/40 pour l'extension de la capacité et de 49/51 pour l'entretien.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 19.03 heures.