



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

woensdag

07-01-2004

07-01-2004

Après-midi

Namiddag

*Le Compte rendu analytique est un résumé des débats.
Des rectifications peuvent être communiquées par écrit
avant le*

12/1/2004, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

*Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de
debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld
worden vóór*

12/1/2004, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

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

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

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

SOMMAIRE

Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur « le rôle social de la Loterie nationale » (n° 835)
Orateurs: **Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Yves Leterme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les ateliers de traction de la SNCB" (n° 872)
Orateurs: **Yves Leterme, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Bart Laeremans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le service de répondeur de Belgacom" (n° 902)
Orateurs: **Bart Laeremans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Guy D'haeseleer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences, pour le paiement des pensions, du hold-up perpétré au bureau de poste de Ninove" (n° 912)
Orateurs: **Guy D'haeseleer, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'utilisation éventuelle de sable pollué pour l'aménagement de la ligne à grande vitesse" (n° 919)
Orateurs: **Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Françoise Colinia au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le droit de grève dans les transports en commun" (n° 960)
Orateurs: **Françoise Colinia, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la coopération entre Electrabel et La Poste" (n° 1036)
Orateurs: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

INHOUD

Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sociale rol van de Nationale Loterij" (nr. 835)
Sprekers: **Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de NMBS-tractiewerkplaatsen" (nr. 872)
Sprekers: **Yves Leterme, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de antwoorddienst van Belgacom" (nr. 902)
Sprekers: **Bart Laeremans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Guy D'haeseleer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de overval op het postkantoor van Ninove voor de uitbetaling van de pensioenen" (nr. 912)
Sprekers: **Guy D'haeseleer, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "met mogelijk gebruik van vervuild zand voor de aanleg van de hoge snelheidslijn" (nr. 919)
Sprekers: **Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Françoise Colinia aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het stakingsrecht in het openbaar vervoer" (nr. 960)
Sprekers: **Françoise Colinia, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de samenwerking tussen Electrabel en De Post" (nr. 1036)
Sprekers: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'emploi des Bruxellois au sein des entreprises publiques" (n° 1086).

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

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het aantal tewerkgestelde Brusselaars in de overheidsbedrijven" (nr. 1086).

Sprekers: **Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Philippe Monfils au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'interdiction de fumer dans les trains" (n° 1088)

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

Vraag van de heer Philippe Monfils aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het rookverbod in de treinen" (nr. 1088)

Sprekers: **Philippe Monfils, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réponse de la SNCB et du (des) gouvernement(s) à la croissance exponentielle du trafic de conteneurs vers Anvers" (n° 1091)

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het antwoord van de NMBS en van de regering(en) op de explosief groeiende containertrafieken naar Antwerpen" (nr. 1091)

Sprekers: **Jos Ansoms, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gratuité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par chemin de fer" (n° 1092)

Orateurs: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gratis woon-werkverkeer per trein" (nr. 1092)

Sprekers: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

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

du

MERCREDI 07 JANVIER 2004

Après-midi

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 07 JANUARI 2004

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 15.41 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

Le **président**: La question n° 753 est convertie en question écrite; les questions jointes n°s 790, 953 et 918 sont reportées.

01 Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur « le rôle social de la Loterie nationale » (n° 835)

01.01 Hilde Vautmans (VLD): Chaque année, la Loterie nationale distribue ses bénéfices à des organisations non marchandes ainsi qu'à des institutions scientifiques et culturelles. La loi prévoit qu'une partie de ces bénéfices est réservée aux Communautés et à certaines organisations telles que la Fondation Roi Baudouin. Mais le ministre peut lui-même répartir une somme rondelette entre les organisations de son choix.

Quelles institutions recevront cette année une partie de cette somme et pourquoi? Ont-elles quelque assurance d'en bénéficier également au cours des prochaines années? Le ministre a-t-il l'intention d'associer les citoyens au choix des organisations bénéficiaires?

Il me revient que le ministre projetterait d'aider les clubs de sport en leur permettant d'acquérir du matériel. Tous les clubs sportifs bénéficieront-ils de sa générosité? Le ministre soutiendra-t-il également des sports auxquels les médias prêtent moins attention, comme le football féminin?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en

De vragen en interpellaties vangen aan om 15.41 uur onder het voorzitterschap van de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

De **voorzitter**: Vraag nr.753 is omgevormd in een schriftelijke vraag, de samengevoegde vragen nrs.790, 953 en 918 zijn uitgesteld.

01 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sociale rol van de Nationale Loterij" (nr. 835)

01.01 Hilde Vautmans (VLD): Elke jaar deelt de Nationale Loterij haar winst uit aan Belgische non-profit organisaties en wetenschappelijke en culturele instellingen. Een deel van de winst is bij wet gereserveerd voor de Gemeenschappen en bepaalde organisaties, zoals de Koning Boudewijn Stichting. Toch kan de minister nog een aardig bedrag verdelen onder de organisaties van zijn keuze.

Welke instellingen zullen dit jaar een bedrag uitgekeerd krijgen en waarom? Hebben zij enige zekerheid over de volgende jaren? Is de minister van plan om de burgers in de keuze te betrekken?

Het is mij ter ore gekomen dat de minister het plan heeft opgevat om sportclubs te ondersteunen met materiaal. Geldt dat voor alle sportclubs? Komt er ook ondersteuning van minder mediagenieke sporten, zoals het vrouwenvoetbal?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte

néerlandais): La Loterie nationale a un bénéfice de 210 millions d'euros à distribuer. Après déduction des donations prévues - par exemple à la Coopération au développement et aux Régions - il reste un montant de 10 millions qui peut être affecté librement.

Il est d'usage que les organisations concernées donnent au parrainage par la Loterie nationale une publicité appropriée et discrète.

De nombreuses initiatives sont prises dans le domaine du sport et j'ai l'intention d'accorder une attention particulière aux jeunes. Il nous a notamment été demandé de créer une *task force* pour les jeunes sportifs qui s'étendrait sur une durée de dix ans. Il sera mis un terme cette année au programme en matière de sécurité. Le budget d'un million d'euros y afférent sera consacré à l'achat d'équipements.

Je subventionnerai bien sûr aussi des sports moins connus et donc moins commerciaux. J'avais déjà songé moi-même au BMX. J'examinerai également les possibilités dans le domaine du football féminin. Aucune décision définitive n'a encore été prise, mais il ne fait aucun doute que nous souhaitons en tout état de cause inclure les sports de niche.

01.03 Hilde Vautmans (VLD): J'espère que l'examen des possibilités en matière de parrainage du football féminin s'avérera fructueux.

L'incident est clos.

02 Question de M. Yves Leterme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les ateliers de traction de la SNCB" (n° 872)

02.01 Yves Leterme (CD&V): Le plan d'entreprise de la SNCB prévoit une réduction de neuf à six du nombre d'ateliers de traction. La fermeture de l'atelier d'Ostende, qui occupe quatre cents personnes, serait apparemment envisagée. Le personnel est dès lors très inquiet et ne comprend pas pourquoi de nombreuses nouvelles locomotives coûteuses sont quotidiennement envoyées à l'entretien à Merelbeke. Le délai d'attente y est plus long et les coûts plus élevés.

Le ministre peut-il expliquer cette situation ? Quand une décision définitive sera-t-elle prise en ce qui concerne les ateliers ? La SNCB a-t-elle étudié les possibilités de transformer Ostende en un atelier moderne et polyvalent ? Le ministre tentera-t-il d'éviter la fermeture de l'atelier d'Ostende ?

(Nederlands): De Nationale Loterij heeft een winst van 210 miljoen euro te verdelen. Na aftrek van de vastgestelde giften - bijvoorbeeld voor ontwikkelingssamenwerking en de Gewesten - blijft er 10 miljoen over om vrij te besteden.

Het is de algemene regel dat organisaties die door de Loterij worden gesponsord, dat ook bekendmaken, zij het op een passende en discrete manier.

Op het gebied van sport worden heel wat initiatieven genomen en het is mijn bedoeling bijzondere aandacht te besteden aan jongeren. Er is onder meer gevraagd om voor tien jaar een task force op te richten voor jonge sporters. Het veiligheidsprogramma zal dit jaar worden stopgezet. Het geld daarvoor, één miljoen euro, wordt aan de aankoop van uitrustingen besteed.

Ik zal inderdaad ook minder bekende en dus minder commerciële sporten in de betoelaging opnemen. Zelf had ik al aan de BMX-sport gedacht. Ik zal ook de mogelijkheden voor het vrouwenvoetbal onderzoeken. Er is nog geen definitieve beslissing, maar het staat vast dat wij in ieder geval de nichesporten willen bereiken.

01.03 Hilde Vautmans (VLD): Ik hoop dat het onderzoek naar mogelijke sponsoring van het vrouwenvoetbal wat oplevert.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de NMBS-tractiewerkplaatsen" (nr. 872)

02.01 Yves Leterme (CD&V): Volgens het ondernemingsplan van de NMBS zal het aantal tractiewerkplaatsen worden verminderd van negen naar zes. De tractieplaats in Oostende, waar vierhonderd mensen werken, komt blijkbaar in aanmerking voor sluiting. Het personeel maakt zich dan ook erge zorgen en begrijpt niet waarom vele nieuwe en dure locomotieven dagelijks naar Merelbeke vertrekken voor een onderhoudsbeurt. De wachttijd is er langer en het is er duurder.

Kan de minister mij vertellen waarom dat gebeurt? Wanneer wordt de definitieve beslissing genomen over de werkplaatsen? Heeft de NMBS de mogelijkheden om Oostende uit te breiden tot een moderne en polyvalente werkplaats onderzocht? Zal de minister de sluiting van de Oostendse

werkplaats trachten te vermijden?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): J'ai été interpellé par les mêmes personnes que M. Leterme; je connais donc le problème.

La SNCB souhaite utiliser de manière égale tous les ateliers et elle répartit l'entretien des locomotives en fonction de leur appartenance. En conséquence, la capacité n'est exploitée complètement ni à Ostende ni à Merelbeke.

Au début des années 90, la SNCB a décidé, dans le cadre de son plan d'entreprise, de réduire de 14 à 5 le nombre d'ateliers de traction, mais cet objectif a été revu à la baisse, de sorte que 9 ateliers sont toujours actifs. Les négociations en cours sur le nouveau plan d'entreprise ne portent pas sur une nouvelle réduction. Cette discussion a été reportée à 2006, lorsque l'étude des années 90 sera actualisée. A ce moment-là, des critères objectifs, combinés à une certaine répartition régionale, prévaudront.

En tant que représentant de la région d'Ostende, il va sans dire que je suis attentif à la question mais je dois rester objectif en tant que ministre.

02.03 Yves Leterme (CD&V): Cette réponse me laisse une impression positive: les emplois à Ostende sont apparemment garantis jusqu'en 2006.

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): A cette nuance près: il n'y aura pas de fermeture pour 2006, mais la réduction normale du personnel que la SNCB met partout en oeuvre – via les prépensions, etc. – s'applique également à Ostende.

02.05 Yves Leterme (CD&V): Vous me voyez déjà satisfait qu'aucune mesure spécifique ne soit prise au détriment de l'emploi à Ostende et j'espère que cette activité pourra être ancrée durablement.

Je vous livre, dès à présent, un argument technique qui pourra être pris en compte dans le cadre de la discussion de 2006: il semblerait que les locomotives se déplacent plus aisément vers l'atelier d'Ostende que vers celui de Merelbeke.

L'incident est clos.

03 Question de M. Bart Laeremans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik ben door dezelfde mensen aangesproken als de heer Leterme, ik ken dus het probleem.

De NMBS wil alle werkplaatsen gelijkmatig benutten en verdeelt het onderhoud van de locomotieven volgens het eigenaarschap ervan. Gevolg is dat zowel in Oostende als in Merelbeke de capaciteit niet volledig wordt benut.

Begin jaren '90 besloot de NMBS in haar ondernemingsplan om de veertien tractiewerkplaatsen af te slanken tot vijf, maar die doelstelling werd afgezwakt, zodat er nog altijd negen werkplaatsen actief zijn. De onderhandelingen die nu lopen over het nieuwe ondernemingsplan, gaan niet over een verdere afslanking. Die discussie is uitgesteld tot 2006 wanneer de studie van de jaren '90 zal worden geactualiseerd. Objectieve criteria, gecombineerd met een zekere regionale spreiding, zullen dan de doorslag geven.

De kwestie gaat mij als vertegenwoordiger van de regio Oostende vanzelfsprekend ter harte, maar als minister moet ik objectief blijven.

02.03 Yves Leterme (CD&V): Ik houd aan dit antwoord een positieve indruk over: de banen in Oostende zijn blijkbaar gewaarborgd tot 2006.

02.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Nuance: er komt geen sluiting voor 2006, maar de normale afslanking die de NMBS overal doorvoert via brugpensioneringen en dergelijke, geldt ook voor Oostende.

02.05 Yves Leterme (CD&V): Ik ben al blij dat er geen specifieke maatregelen komen ten nadele van de werkgelegenheid in Oostende en ik hoop dat deze activiteit er blijvend verankerd kan worden.

Ik geef een technisch argument mee voor de discussie van 2006: naar verluidt kunnen de locomotieven zich vlotter naar de Oostendse werkplaats verplaatsten dan naar die van Merelbeke.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

Entreprises publiques sur "le service de répondeur de Belgacom" (n° 902)

03.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La personne qui appelle un abonné de Belgacom et ne reçoit pas de réponse a la possibilité de laisser un message que Belgacom tentera ensuite de transmettre pendant un délai de 48 heures. Dans la zone 02, la longue annonce standard est d'abord diffusée en français et ensuite en néerlandais, même si les abonnés sont néerlandophones. N'est-il pas possible de permettre au client de choisir la langue? Dans la négative, pourquoi? Combien de temps faudra-t-il encore attendre avant que cette possibilité ne soit techniquement rendue possible?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Belgacom m'a assuré que l'ordre des langues dans ce message était le fruit du hasard. Techniquement, il serait possible d'individualiser la langue du message, mais cela nécessiterait l'installation d'un système coûteux et on évalue à une année le temps nécessaire pour mettre en œuvre un tel système dont le coût supplémentaire devrait être répercutés sur les clients. Or Belgacom n'a pas l'impression que cette adaptation fasse l'objet d'une forte demande et la faculté individuelle de choisir sa langue ne présente d'intérêt que si de nombreux clients souhaitent en bénéficier.

03.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): J'avais le sentiment que la version française précédait systématiquement la version néerlandaise, mais je ne peux contredire le ministre sur ce point. Je me demande néanmoins pourquoi une adaptation serait aussi coûteuse. Un tel système existe déjà chez Telenet. Belgacom semble en être encore à l'âge de la pierre. Je ne peux me satisfaire d'échappatoires faciles. En définitive, la langue de l'abonné est connue puisque celui-ci est enregistré lors de sa souscription. Le ministre doit insister auprès de Belgacom pour que la technologie soit adaptée.

L'incident est clos.

04 Question de M. Guy D'haeseleer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences, pour le paiement des pensions, du hold-up perpétré au bureau de poste de Ninove" (n° 912)

04.01 Guy D'haeseleer (VLAAMS BLOK): Le 5 novembre 2003, une attaque a été perpétrée contre le bureau de poste de Ninove. Il me revient qu'une importante somme destinée au paiement de pensions a été dérobée. A combien s'élevait le

Overheidsbedrijven over "de antwoorddienst van Belgacom" (nr. 902)

03.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Wie naar een Belgacom-abonnee belt en geen antwoord krijgt, heeft de mogelijkheid een boodschap in te spreken dat Belgacom dan gedurende twee dagen probeert te bezorgen. In de 02-zone wordt het langdradige standaardbericht eerst in het Frans en dan in het Nederlands afgespeeld, zelfs al zijn de abonnees Nederlandstalig. Is het niet mogelijk om de taal te laten kiezen door de klant? Zo neen, waarom niet? Hoe lang zal het nog duren voor dit technisch mogelijk is?

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Belgacom heeft mij verzekerd dat de volgorde van de talen bij deze boodschap door het toeval bepaald wordt. Technisch is het mogelijk om de taal van de boodschap te individualiseren, maar daarvoor is een duur systeem nodig. De implementatietijd voor een dergelijk systeem wordt op een jaar geschat. De extra kosten zou doorgerekend moeten worden aan de klant. Belgacom heeft niet de indruk dat er een grote vraag bestaat naar deze aanpassing, terwijl de geïndividualiseerde taalkeuze maar interessant is als veel mensen ervoor kiezen.

03.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik had de indruk dat de Franstalige versie systematisch voor de Nederlandstalige versie kwam, maar ik kan de minister niet tegenspreken op dit punt. Toch vraag ik mij af waarom een aanpassing zoveel zou moeten kosten. Bij Telenet bestaat zo'n systeem al. Belgacom schijnt zich nog in het stenen tijdperk te bevinden. Ik kan geen genoegen nemen met goedkope uitvluchten. Ten slotte kent men de taal van de abonnee, want deze wordt geregistreerd bij zijn inschrijving. De minister moet er bij Belgacom op aandringen de technologie aan te passen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Guy D'haeseleer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de overval op het postkantoor van Ninove voor de uitbetaling van de pensioenen" (nr. 912)

04.01 Guy D'haeseleer (VLAAMS BLOK): Op 5 november 2003 werd een overval gepleegd op het postkantoor van Ninove, waarbij naar verluidt een grote hoeveelheid pensioengeld gestolen werd. Hoe groot was de buit? Zijn de pensioenen in

butin? Les pensions concernées ont-elles été payées? kwestie uitbetaald?

Le lendemain de l'attaque, le conseil des ministres a décidé de faire verser les pensions par virement à partir du 1^{er} avril 2004. Le paiement en liquide à domicile pourrait toutefois encore être obtenu sur demande. Cette mesure a-t-elle préalablement été discutée avec La Poste? Suffira-t-elle à résoudre le problème de la sécurité, dès lors que le paiement par virement n'est pas rendu obligatoire?

De dag na de overval besliste de Ministerraad om vanaf 1 april 2004 de pensioengelden uit te betalen via overschrijving. Een contante uitbetaling aan huis zou wel nog mogelijk blijven op verzoek. Is deze maatregel vooraf met De Post besproken? Volstaat deze maatregel om het veiligheidsprobleem op te lossen, aangezien de betaling via overschrijving niet verplicht gemaakt wordt?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Pour des raisons de sécurité, le butin des attaques n'est jamais communiqué. Les pensions concernées ont pu être payées dès le 9 décembre.

04.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Uit veiligheidsoverwegingen wordt de buit van overvallen nooit meegedeeld. De betrokken pensioenen konden op 9 december al worden uitbetaald.

Le paiement des pensions à domicile est une tradition. Cela permet aux personnes pensionnées d'avoir un contact social et les facteurs quant à eux reçoivent souvent un pourboire. Mais il y a d'autre part le problème de la sécurité. Les facteurs victimes d'une agression restent souvent traumatisés.

De uitbetaling aan huis van de pensioenen is een traditie. Voor de gepensioneerden betekent dit een stukje sociaal contact en de postbodes levert het een extraatje op. Anderzijds is de veiligheid een groot probleem geworden. Postbodes die het slachtoffer geworden zijn van een overval, zijn vaak getraumatiseerd.

Un choix s'imposait donc. Nous avons maintenu la possibilité d'un paiement en liquide car il n'y a pas d'assise sociale pour une solution radicale. Le nombre de paiements en liquide diminue d'ailleurs constamment. Il n'y a pratiquement pas de nouvelles pensions à verser de cette manière. Nous avons voulu accélérer le processus, tant pour les pensions que pour les allocations aux handicapés.

Een keuze drong zich dus op. We hebben de mogelijkheid van een contante uitbetaling behouden omdat er geen maatschappelijk draagvlak is voor een radicale oplossing. Het aantal contante uitbetalingen neemt trouwens gestaag af. Er komen vrijwel geen nieuwe meer bij. Wij hebben dat proces willen versnellen, zowel voor de pensioenen als voor de gehandicaptenuitkeringen.

Si la stratégie qui a été adoptée donne de bons résultats, nous poursuivrons dans cette voie. Si les résultats devaient par contre se révéler insuffisants, nous prendrions le cas échéant des initiatives supplémentaires. Je n'ose penser à l'éventualité d'une agression meurtrière nous obligeant à admettre que nous n'avons pas eu le courage de prendre des mesures drastiques.

Als de gekozen strategie goede resultaten oplevert, dan gaan we op die weg door. Als de resultaten echter onvoldoende zouden blijken, dan gaan we desnoods een stap verder. Ik mag er niet aan denken dat er bij een overval iemand het leven zou laten en dat wij hier dan zouden moeten toegeven dat we niet de moed hadden om doortastende maatregelen te nemen.

04.03 Guy D'haeseleer (VLAAMS BLOK): La sécurité du personnel de La Poste est bien évidemment plus importante que les pourboires qu'ils reçoivent. Je crains que pour de nombreuses personnes âgées le seuil à franchir pour opter pour un compte en banque ne soit encore trop élevé et que la majorité d'entre elles continuera donc à opter pour un paiement en liquide. Je plaide, dès lors, pour une mesure aussi contraignante que possible.

04.03 Guy D'haeseleer (VLAAMS BLOK): De veiligheid van het postpersoneel is natuurlijk belangrijker dan hun fooien. Ik vrees dat de drempel naar de banken voor vele bejaarden nog te hoog is en dat de meerderheid dus zal blijven kiezen voor de contante uitbetaling. Ik wil dan ook pleiten voor een zo dwingend mogelijke maatregel.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'utilisation éventuelle de sable pollué pour l'aménagement de la ligne à grande vitesse" (n° 919)

05.01 Hilde Vautmans (VLD): Il me revient que du sable pollué et cancérigène a été utilisé lors de l'aménagement de la ligne à grande vitesse au nord d'Anvers. Ces rumeurs sont-elles exactes et peut-on parler de distorsion de la concurrence du fait que le sable pollué a été déversé à bon compte? De quelles garanties dispose-t-on que les eaux souterraines ne sront pas polluées? Quelles initiatives le ministre prendra-t-il pour éviter qu'à l'avenir, du sable pollué provenant des Pays-Bas soit déversé en Belgique? Le sable pollué déjà utilisé sera-t-il renvoyé aux Pays-Bas?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Dans son dernier exposé, l'*"Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest"* (OVAM) a clairement indiqué qu'après analyse approfondie, aucune infraction des normes néerlandaises et flamandes n'avait été constatée. De nouveaux échantillons ont ensuite été prélevés mais ceux-ci se sont également révélés négatifs.

La procédure classique stipule qu'il faut pour déverser du sable être en mesure de présenter des attestations relatives à l'état du sol établies selon des règles strictes qui relèvent de la responsabilité de l'OVAM. En dépit des rumeurs qui circulent, toutes les mesures possibles ont été prises et l'OVAM a fait son travail.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Françoise Colinia au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le droit de grève dans les transports en commun" (n° 960)

06.01 Françoise Colinia (MR) : Régulièrement, nous sommes informés de l'exercice du droit de grève, sous des formes diverses, dans les transports en commun. Une de ces formes est d'assurer la continuité du service public mais gratuitement.

La réaction de l'entreprise publique, la dernière fois, fut d'attirer l'attention de l'utilisateur sur le fait que sa responsabilité en cas d'accident ne pouvait être mise en cause du fait de la non délivrance du titre

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "met mogelijk gebruik van vervuild zand voor de aanleg van de hoge snelheidslijn" (nr. 919)

05.01 Hilde Vautmans (VLD): Er zijn berichten dat bij de aanleg van de hogesnelheidslijn boven Antwerpen vervuild en kankerverwekkend zand werd gebruikt. Kloppen deze geruchten en is er sprake van valse concurrentie doordat vervuild zand goedkoop werd gedumpt? Welke veiligheids garanties zijn er dat het grondwater niet zal worden vervuild? Welke initiatieven zal de minister nemen om te verhinderen dat vervuild zand uit Nederland in de toekomst nog in België gestort wordt? Zal het reeds gebruikte vervuilde zand terug naar Nederland worden gestuurd?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest (OVAM) heeft op haar laatste voordracht duidelijk gezegd dat er na een grondig onderzoek geen overschrijding van de Nederlandse of Vlaamse normen werd vastgesteld. Men heeft vervolgens nieuwe monsters genomen, maar ook deze hebben geen positieve resultaten opgeleverd.

De normale procedure bepaalt dat men voor het storten van zand bodemattesten moet kunnen voorleggen. Deze worden opgesteld volgens strenge regels die onder de verantwoordelijkheid van de OVAM vallen. Ondanks de geruchten die worden verspreid, zijn alle mogelijke maatregelen getroffen en heeft de OVAM haar werk gedaan.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Françoise Colinia aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het stakingsrecht in het openbaar vervoer" (nr. 960)

06.01 Françoise Colinia (MR): We vernemen regelmatig dat in het openbaar vervoer gebruik wordt gemaakt van het stakingsrecht in zijn diverse vormen. Bij een van die vormen, nl. de betaalstaking, wordt de continuïteit van de openbare dienstverlening gewaarborgd. Bij de recentste betaalstaking heeft het overheidsbedrijf de reizigers erop gewezen dat het bij een ongeval niet aansprakelijk gesteld kan worden omdat er geen vervoerbewijs werd uitgereikt.

de transport.

L'exercice du droit de grève sous cette forme est-il légal? Si non, quelles sont les possibilités pour les personnes transportées d'être indemnisées en cas d'accident?

A quelles obligations sont tenues les personnes propriétaires du charroi utilisé afin de remédier à pareille situation ?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): En ce qui concerne la légalité ou l'illégalité d'une action syndicale, il n'existe pas de définition. Les organisations sociales disposent d'une grande liberté en ce domaine tout en essayant, en contrepartie, et dans la mesure du possible, d'annoncer leurs actions. Un fait est certain, le phénomène de la grève existe.

Dans une action du type de celle que vous évoquez, sympathique pour le citoyen dès qu'il n'y a pas délivrance d'un ticket, la responsabilité contractuelle de l'entreprise concernée n'est pas engagée.

Ceci dit, il existe une responsabilité non contractuelle basée sur la notion de faute au sens de l'article 1382 du Code civil. Cette responsabilité est plus difficile à définir vu l'absence de contrat. Dès qu'il y a faute, il faudra en faire la preuve.

06.03 Françoise Colinia (MR): Il faut donc toujours prouver la faute .

06.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Oui.

Le **président** : Et le dommage aussi.

06.05 Françoise Colinia (MR): Le fait de ne pas donner un ticket, n'est-il pas déjà une faute?

06.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Non.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la coopération entre Electrabel et La Poste" (n° 1036)

07.01 Inge Vervotte (CD&V): Les pensions sont de moins en moins payées à domicile. Toutefois je pense que cette tendance est tributaire de l'évolution des services bancaires. Quand les gens devront payer pour un plus grand nombre de

Wordt het stakingsrecht met een betaalstaking op wettelijke wijze uitgeoefend? Indien niet, welke mogelijkheden staan voor de reizigers open om schadeloos gesteld te worden als er zich een ongeval voordoet?

Welke verplichtingen moeten de eigenaars van het gebruikte vervoermiddel nakomen om een dergelijke situatie te voorkomen?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Er bestaat geen definitie van wat een wettelijke of een onwettelijke vakbondsactie is. De sociale organisaties beschikken op dit terrein over een grote vrijheid. Daartegenover staat dat ze in de mate van het mogelijke pogen hun acties aan te kondigen. Een ding staat vast: het stakingsfenomeen is een realiteit.

Bij een actie van het door u beschreven type, dat sympathiek overkomt bij de bevolking omdat er geen kaartjes worden uitgereikt, wordt het betrokken bedrijf niet contractueel aansprakelijk gesteld.

Vervolgens bestaat er een niet-contractuele aansprakelijkheid op basis van het begrip schuld in de zin van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek. Die aansprakelijkheid is moeilijker te definiëren omdat er geen contract is. Zodra er sprake is van schuld, moet dat worden bewezen.

06.03 Françoise Colinia (MR): De schuld moet dus altijd worden bewezen.

06.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ja.

De **voorzitter**: En de schade ook.

06.05 Françoise Colinia (MR): Maakt men zich al niet schuldig door geen kaartje af te geven?

06.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Nee.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de samenwerking tussen Electrabel en De Post" (nr. 1036)

07.01 Inge Vervotte (CD&V): De uitbetaling van pensioenen aan huis kent een dalende tendens. Ik denk echter dat deze tendens onderhevig is aan de evolutie van de bankdiensten. Wanneer mensen voor meer transacties zullen moeten betalen, zal

transactions, le paiement à domicile aura de nouveau la cote.

Lorsque j'ai visité quelques bureaux de poste, j'ai été surprise de constater que du personnel d'Electrabel s'y trouvait et proposait certains services aux clients de La Poste. La Poste a-t-elle conclu un accord avec Electrabel à cet effet ? Dans l'affirmative, de combien de bureaux de poste s'agit-il ? Cette tactique s'inscrit-elle dans le nouveau projet d'avenir de La Poste ? Si l'on veut revaloriser les bureaux de poste en y proposant d'autres services, toute entreprise pourra-t-elle y louer un espace ? Le personnel de La Poste sera-t-il sollicité dans ce cadre ?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La Poste et Electrabel ont passé un accord de façon à permettre à 30 bureaux de poste en Flandre et 15 bureaux de poste en Wallonie de proposer des services supplémentaires. En Wallonie, le nombre de bureaux est inférieur parce que la libéralisation n'y a pas encore beaucoup progressé. En principe, c'est le personnel de La Poste qui propose un bouquet de services d'Electrabel. Quelques bureaux qui bénéficient du soutien de membres du personnel d'Electrabel font exception. L'indemnité que La Poste perçoit pour ses services se monte à environ 3 millions d'euros. La Poste rend service à Electrabel et ne donne alors aucun espace en location dans ses bureaux.

En proposant ces services, La Poste espère accroître l'attractivité de ses bureaux. D'autres entreprises peuvent bénéficier de cette réglementation. Récemment, La Poste a signé un contrat avec le Lotto. La location d'espaces dans les bureaux de poste est théoriquement possible mais elle est rare. Contrairement à la Deutsche Post, La Poste ne dispose pas de bureaux importants où diverses activités secondaires pourraient être concentrées.

La Poste s'efforce de proposer ces services supplémentaires avec son personnel existant de façon à comprimer quelque peu le prix coûtant élevé des bureaux, ce qui est de nature à poser des problèmes s'il n'y a pas assez de personnel disponible pour satisfaire à la demande.

07.03 Inge Vervotte (CD&V): Estimez-vous qu'il s'agit-là d'une bonne ou d'une mauvaise initiative ?

07.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): C'est une bonne chose à condition que l'on puisse engager davantage de personnel sans augmenter les coûts. Les bénéfices

men terug de voorkeur geven aan de levering aan huis.

Tijdens een bezoek aan enkele postkantoren viel me op dat er zich personeel van Electrabel bevond dat diensten aanbood aan de klanten van De Post. Heeft De Post daarvoor een akkoord afgesloten met Electrabel? Zo ja, over hoeveel postkantoren gaat het? Past deze tactiek in de nieuwe visie van De Post? Indien men de ruimtes wil herwaarderen door een bijkomend aanbod te realiseren, kunnen alle bedrijven dan een ruimte huren? Wordt het personeel van De Post ingezet om deze posten te bemannen?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Er is een akkoord tussen De Post en Electrabel om 30 postkantoren in Vlaanderen en 15 kantoren in Brussel en Wallonië bijkomende diensten te laten aanbieden. In Wallonië ligt het aantal kantoren lager omdat de liberalisering daar nog niet zo ver is doorgevoerd. In principe wordt een dienstenpakket van Electrabel aangeboden door het personeel van De Post. Enkele kantoren vormen daarop een uitzondering en krijgen ondersteuning van personeelsleden van Electrabel. De vergoeding die De Post voor deze diensten krijgt bedraagt ongeveer drie miljoen euro. De Post verleent een dienst aan Electrabel en verhuurt geen ruimte in haar kantoren.

Door deze diensten aan te bieden hoopt De Post de kantoren aantrekkelijker te maken. Ook andere bedrijven kunnen van deze regeling gebruik maken. Onlangs werd een contract afgesloten met Lotto. Het huren van ruimte is in theorie mogelijk, maar komt zelden voor. In tegenstelling tot de *Deutsche Post* beschikt De Post niet over grote kantoren die verschillende nevenactiviteiten kunnen concentreren.

De Post tracht met het bestaande personeel deze extra diensten aan te bieden om zo de hoge kostprijs van de kantoren een beetje te drukken. Dit kan problemen opleveren indien er onvoldoende personeel beschikbaar is om aan de vraag te voldoen.

07.03 Inge Vervotte (CD&V): Vindt u dit een goed of een slecht initiatief?

07.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Het is een goede zaak indien men meer personeel kan aanwerven zonder bijkomende kosten. De winsten die men boekt voor het

engrangés pour les services offerts doivent donc être suffisamment élevés. Par cette offre, La Poste cherche à attirer davantage de clients dans ses bureaux.

07.05 Inge Vervotte (CD&V): J'interrogerai Mme Moerman à ce sujet. On laisse en effet penser qu'Electrabel est encore le fournisseur officiel d'électricité. La Poste devrait songer à lancer une campagne de marketing actif.

07.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): L'objectif est d'utiliser des cartes prépayées également pour l'énergie, comme c'est le cas pour le téléphone. La Poste tente de vendre ces cartes pour les différents fournisseurs. Mais en raison de la restructuration, La Poste se trouve encore dans une phase de transition.

07.07 Inge Vervotte (CD&V): Je soutiens le projet visant à améliorer l'attractivité de La Poste en y concentrant différents services. Cela risque toutefois de provoquer un imbroglio juridique. Il ne faudrait pas créer une impression de distorsion de la concurrence. J'aborderai cette question avec Mme Moerman.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'emploi des Bruxellois au sein des entreprises publiques" (n° 1086).

08.01 Karine Lalieux (PS) : La presse a publié les chiffres relatifs aux Bruxellois employés dans les entreprises publiques fédérales. Il y a une sous-représentation évidente de ceux-ci, alors que la Région bruxelloise est paradoxalement une importante pourvoyeuse d'emplois.

Cette situation est préoccupante, d'autant que la Région a le taux de chômage le plus élevé du pays (20 %, et 25 % pour les jeunes).

Pouvez-vous donc nous indiquer le pourcentage de Bruxellois employés par Belgacom ? Cette sous-représentation concerne-t-elle tous les niveaux ? Quelle est l'explication de cette situation, en comparant notamment le nombre de candidatures spontanées à celles en réponse aux offres d'emploi.

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Je suis d'accord avec vous ; ces chiffres

aanbieden van de diensten moeten dus groot genoeg zijn. De Post probeert met dit aanbod meer klanten naar haar kantoren te lokken.

07.05 Inge Vervotte (CD&V): Ik zal minister Moerman hierover ondervragen. De indruk wordt immers gewekt dat Electrabel nog de officiële stroomleverancier is. De Post zou aan actieve marketing moeten doen.

07.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Het is de bedoeling om ook voor energie prepaid kaarten te gebruiken, zoals dat voor de telefonie het geval is. De Post probeert die kaarten te verkopen voor de diverse leveranciers. Door de herstructurering bevindt De Post zich echter nog in een overgangsfase.

07.07 Inge Vervotte (CD&V): Ik sta achter het plan om De Post aantrekkelijker te maken door er diverse diensten te concentreren. Er dreigt echter een juridisch kluwen van te komen. De indruk van concurrentievervalsing mag niet worden gewekt. Ik spreek minister Moerman hierover aan.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het aantal tewerkgestelde Brusselaars in de overheidsbedrijven" (nr. 1086).

08.01 Karine Lalieux (PS): In de pers stond te lezen hoeveel Brusselaars bij de federale overheidsbedrijven werkzaam zijn. Zij zijn duidelijk ondervertegenwoordigd, terwijl het Brussels Gewest paradoxaal genoeg voor heel wat banen zorgt.

Die situatie is zorgwekkend, temeer daar het Gewest het hoogste werkloosheidspercentage van het land telt, met name 20 procent en 25 procent voor de jongeren.

Kan u aangeven welk percentage Brusselaars bij Belgacom is tewerkgesteld? Geldt die ondervertegenwoordiging voor alle niveaus? Hoe verklaart u die situatie, vooral als men het aantal spontane sollicitaties vergelijkt met het aantal sollicitaties naar aanleiding van een vacature?

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ik ben het met u eens : die cijfers zijn zorgwekkend.

sont préoccupants. Ils reflètent la situation d'un manque de réussite des Bruxellois aux sélections.

A la SNCB, il y a eu 13 % de candidatures spontanées de Bruxellois, 15,7 % à la Poste et 22 % à Belgacom, ce qui n'est pas mal. Mais le taux de réussites est bien plus faible: 4, 8 % d'engagements à la Poste, 7 à 8 % à Belgacom et 2,2 % à la SNCB. A Belgacom, il faut en outre distinguer 15,8 % de Bruxellois au niveau 1, mais un taux beaucoup plus faible aux niveaux 3 et 4. N'oublions pas le taux important d'allochtones à Bruxelles, où l'on retrouve sans doute une plus grande proportion de personnes peu qualifiées.

C'est donc une situation préoccupante. Nous sommes actuellement engagés, dans ces entreprises, par une discussion sociale aiguë. Nous devons - et j'inviterai mon collègue le ministre de l'Emploi à participer - discuter sérieusement avec les responsables de ces entreprises, pour voir ce qu'il y a lieu de faire. Y a-t-il des problèmes de préjugés, ou de connaissance des langues ? Je ne sais, mais il faut s'attaquer sérieusement à ce problème et tenter de trouver des solutions pour mener une politique de l'emploi correcte.

08.03 Karine Lalieux (PS): Je partage vos préoccupations, surtout en ce qui concerne le personnel peu qualifié. Il faudrait examiner soigneusement les raisons de ces échecs. Je ne crois pas que ce soit uniquement le problème du bilinguisme, notamment aux niveaux inférieurs. Je vous demande de revenir ici avec les résultats de vos investigations.

08.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Je n'y manquerai pas.

L'incident est clos.

09 Question de M. Philippe Monfils au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'interdiction de fumer dans les trains" (n° 1088)

09.01 Philippe Monfils (MR): Depuis le 1^{er} janvier, il est interdit de fumer dans les trains. Cette interdiction doit être contrôlée par les accompagnateurs de trains, et éventuellement sanctionnée.

Or, la décision de la SNCB de transformer les wagons « fumeurs » en wagons « non-fumeurs » va coûter 1,5 million d'euros (60 millions d'anciens francs). Je trouve ce gaspillage inadmissible,

Zij weerspiegelen de lage slaagkansen van de Brusselaars bij selectieproeven.

Bij de NMBS waren 13 procent van de spontane sollicitaties afkomstig van Brusselaars. Bij De Post bedroeg dat cijfer 15,7 procent en bij Belgacom 22 procent, wat niet slecht is. Het slaagpercentage ligt echter heel wat lager: 4,8 procent aanwervingen bij De Post, 7 tot 8 procent bij Belgacom en 2,2 procent bij de NMBS. Bij Belgacom zijn er bij de ambtenaren van niveau 1 15,8 procent, maar voor de niveaus 3 en 4 ligt dat percentage veel lager. Laten wij ook niet vergeten dat er in Brussel heel wat allochtonen wonen, van wie wellicht een groter gedeelte laaggeschoold is.

Deze situatie is dus verontrustend. We hebben in die ondernemingen een grondige maatschappelijke discussie opgestart. We zullen ernstig met de leiding van die ondernemingen moeten praten om te zien wat ons te doen staat. Ik zal mijn collega, de minister van Werk, daarbij betrekken. Zijn er problemen van vooroordelen of van talenkennis? Ik weet het niet, maar we moeten dit probleem grondig aanpakken en pogen tot oplossingen te komen om een correct tewerkstellingsbeleid te voeren.

08.03 Karine Lalieux (PS): Ik deel uw bekommernissen en vooral die aangaande het ongeschoold personeel. De redenen van die mislukkingen moeten grondig worden onderzocht. Ik denk niet dat het probleem alleen aan de tweetaligheid te wijten is, zeker niet op de lage niveaus. Ik vraag u terug naar hier te komen met de resultaten van uw onderzoek.

08.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Dat zal ik zeker doen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Philippe Monfils aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het rookverbod in de treinen" (nr. 1088)

09.01 Philippe Monfils (MR): Sinds 1 januari is roken op de trein verboden. Dat verbod moet door de treinbegeleiders worden gecontroleerd en eventueel bestraft.

De beslissing van de NMBS om de "rokersrijtuigen" tot "niet-rokersrijtuigen" om te bouwen, zal 1,5 miljoen euro (60 miljoen oude Belgische frank) kosten. Ik vind die verspilling onaanvaardbaar, temeer daar de NMBS met ernstige financiële

d'autant que la SNCB connaît de graves problèmes financiers. On aurait pu utiliser cet argent autrement, ne fût-ce qu'en imprimant des feuillets d'information sur cette mesure.

Certes, cette mise hors-service des cendriers est prévue dans le texte voté au Sénat. Mais lorsqu'il arrivera à la Chambre, je propose qu'on supprime cette disposition. Qu'en pensez-vous ?

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Au Sénat, vous avez voté contre cette interdiction, je crois.

09.03 Philippe Monfils (MR): Oui, même si je ne fume plus depuis longtemps.

09.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Dans un autre cadre, j'ai eu la question inverse : pourquoi avez-vous attendu si longtemps pour retirer ces cendriers? Mais bon, la décision a été prise, et représente certes un coût pour la SNCB. En fait, la présence de cendriers incite à fumer, ou à les utiliser pour autre chose. Ce coût de remplacement (qui est en fait de 1,1 million) doit cependant être comparé au coût du nettoyage de ces wagons pour fumeurs, qui est de 348.000 euros par an, ce qui veut dire qu'en 3 ou 4 ans, il sera amorti. Les plaintes des utilisateurs concernent justement cette question de propreté et de qualité dans les trains, surtout dans les wagons « fumeurs ». Si vous me montrez un autre investissement amorti en 4 ans, je serai heureux.

09.05 Philippe Monfils (MR): Si je comprends bien, pour éviter la saleté, il faut éviter de mettre en place des endroits où on peut la mettre ! Ce raisonnement de la SNCB est pour le moins simpliste ! Quant au 1,1 million d'euros, c'est une dépense inimaginable. L'opinion publique ne peut y trouver de crédibilité.

L'incident est clos.

10 Question de M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réponse de la SNCB et du (des) gouvernement(s) à la croissance exponentielle du trafic de conteneurs vers Anvers" (n° 1091)

10.01 Jos Ansoms (CD&V): M. Bruyninckx, directeur général du port d'Anvers, a déclaré dans

moelijkheden kampt. Men had dat geld anders kunnen besteden, al was het maar door informatiefolders over die maatregel te drukken.

In de tekst die door de Senaat werd goedgekeurd, staat inderdaad dat de asbakken moeten worden verwijderd. Ik stel voor dat die bepaling tijdens de bespreking in de Kamer uit de tekst wordt geschrapt. Wat vindt u daarvan?

09.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ik denk dat u in de Senaat tegen dat verbod heeft gestemd.

09.03 Philippe Monfils (MR): Ja, ook al rook ikzelf al lang niet meer.

09.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): In een ander kader heb ik een omgekeerde vraag gekregen : waarom heeft u zolang gewacht om die asbakken te laten verwijderen? Maar goed, de beslissing werd genomen en brengt inderdaad kosten mee voor de NMBS. Eigenlijk zet de aanwezigheid van asbakken aan tot roken of tot het gebruik ervan voor iets anders. De kosten voor de vervanging ervan (die eigenlijk oplopen tot 1,1 miljoen) moeten worden vergeleken met de kosten voor het schoonmaken van die rokersrijtuigen, die oplopen tot 348.000 euro per jaar, wat betekent dat zij na 3 of 4 jaar zullen zijn afgeschreven. De klachten van de reizigers hebben precies betrekking op de netheid en de kwaliteit van de voorzieningen in de treinen, vooral in de "rokersrijtuigen". Als u mij een voorbeeld kan geven van een andere investering die over een periode van vier jaar kan worden afgeschreven, zou ik u dankbaar zijn.

09.05 Philippe Monfils (MR): Als men afval wil vermijden, dient men dus zeker niet in vuilnisbakken te voorzien, juist? Deze redenering van de NMBS is op zijn minst simplistisch te noemen! Wat die 1,1 miljoen euro betreft, dat is een ondenkbare uitgave. De publieke opinie kan er weinig geloof aan hechten.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het antwoord van de NMBS en van de regering(en) op de explosief groeiende containertrafiek naar Antwerpen" (nr. 1091)

10.01 Jos Ansoms (CD&V): De heer Bruyninckx, algemeen directeur van de Antwerpse haven,

la presse que le trafic de conteneurs a augmenté de 15 pour cent en 2003. Dans le même temps, il plaide en faveur d'un deuxième dock à marée, le dock de Saeftinghe.

La réponse de la SNCB et du gouvernement est ahurissante. La SNCB entend réduire le transport de marchandises de 58 millions à 49 millions de tonnes d'ici à 2007, le gouvernement fédéral reporte la réalisation du deuxième accès ferroviaire au port et le gouvernement flamand préconise le remplacement de ce deuxième accès par la ligne 11 vers les Pays-Bas. Le développement du « Rhin de fer » est ainsi également remis en question. Dans ce dossier, je pressens surtout un manque de courage politique du ministre flamand, M. Van Mechelen.

Dans quelle mesure la SNCB a-t-elle tiré profit de l'augmentation du trafic de conteneurs ? Quelle croissance la SNCB a-t-elle pu observer en 2003 ? La SNCB maintient-elle ses prévisions en matière de transport de marchandises d'ici à 2007 ? Qu'en est-il de la stratégie offensive de la SNCB ? Le ministre approuve-t-il l'idée d'une suppression du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers telle que défendue par un ministre flamand ? Ces déclarations irréflechies ne mettent-elles pas en péril la classification du Rhin de fer parmi les réseaux transeuropéens ? Le ministre considère-t-il la ligne 11 comme une alternative valable au Rhin de fer ?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Nous avons reçu du port d'Anvers un avis qui a été examiné par M. Bruyninckx au sein du conseil d'administration. Dans l'intervalle, M. Van Mechelen a confirmé qu'un choix avait été fait mais cela ne signifie pas que l'on renonce une fois pour toutes à la piste d'un second accès au port. Il est uniquement établi que le projet du *Liefkenshoektunnel* constitue une priorité pour la période 2004-2007. Il s'agit là d'un choix auquel je souscris. Ce projet devrait aboutir en 2009 ou en 2010. Nous pourrions ensuite procéder au préfinancement d'autres travaux. Par le passé, Anvers et Zeebrugge ont souvent initié trop de projets simultanément et, pour cette raison, aucun de ces projets n'a en définitive abouti. Ce n'est que dans le cadre du *Deurganckdok* que l'on a rompu avec cette tradition et qu'une priorité a été clairement fixée.

En tout état de cause, la SNCB souhaite que le tracé fasse à nouveau l'objet d'une discussion avant que l'on aborde la question d'un second accès au port. La définition de ce tracé s'avère particulièrement onéreuse, principalement en

verklaart in de pers dat de containertrafiek in 2003 is toegenomen met 15 procent. Tegelijk pleit hij voor een tweede getijdendok, het Saeftingedok.

Het antwoord van de NMBS en de regering is verbijsterend. De NMBS wil het goederenvervoer tegen 2007 verminderen van 58 miljoen ton naar 49 miljoen ton, de federale regering stelt de realisatie van de tweede spoortoegang naar de haven uit en de Vlaamse regering pleit voor de vervanging van de tweede spoortoegang door lijn 11 richting Nederland. Hierdoor wordt dus ook de ontwikkeling van de IJzeren Rijn op de helling gezet. Ik vermoed dat hier vooral een gebrek aan politieke moed blijkt, met name bij Vlaams minister Van Mechelen.

In welke mate heeft de NMBS geprofiteerd van de toename van de containertrafiek? Welke aangroei heeft de NMBS kunnen vaststellen in 2003? Houdt de NMBS vast aan haar prognoses inzake het goederenvervoer tegen 2007? Waar blijft de offensieve strategie van de NMBS? Stemt de minister in met de schrapping van de tweede spoortoegang naar de Antwerpse haven, zoals verdedigd door een Vlaams minister? Komt door deze onbezonnen verklaringen de classificatie van de IJzeren Rijn bij de Trans-Europese netwerken niet in het gedrang? Acht de minister de aansluiting van lijn 11 een valabel alternatief voor de IJzeren Rijn?

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Wij hebben een advies van de Antwerpse haven gekregen dat door de heer Bruyninckx in de raad van bestuur is besproken. Minister Van Mechelen heeft ondertussen bevestigd dat daar een keuze werd gemaakt, maar die betekent niet dat de tweede haventoeegang wordt afgeschreven. Er staat enkel vast dat het project van de Liefkenshoektunnel in de periode van 2004 tot 2007 prioritair is, een keuze die ik onderschrijf. Normaal zal dit project afgerond zijn in 2009 of 2010. Daarna kunnen we andere werken prefinancieren. Antwerpen en Zeebrugge hebben in het verleden vaak te veel projecten tegelijk gestart, waardoor er uiteindelijk niets afgewerkt werd. Pas bij het Deurganckdok heeft men gebroken met deze traditie en een duidelijke prioriteit gesteld.

Bij de NMBS wil men alleszins dat het tracé opnieuw wordt bediscussieerd vooraleer er over de tweede haventoeegang gesproken wordt. Die tracébepaling is vooral door de milieu-effecten enorm duur.

raison des conséquences environnementales y afférentes.

Le Rhin de fer n'est pas lié à ce dossier et les projets se poursuivront normalement. La ligne 11 n'offre qu'une alternative partielle.

La forte croissance du trafic de conteneurs résulte principalement du transbordement en mer, activité qui connaît une hausse de 7 pour cent et dans le cadre de laquelle le canal Albert constitue l'atout majeur d'Anvers. Mais cela n'est pas synonyme d'augmentation globale du transport ferroviaire de marchandises. Tous les chiffres ne sont pas positifs. A titre d'exemple, le nombre de wagons a diminué alors que le poids transporté par kilomètre a, quant à lui, augmenté. En revanche, en ce qui concerne le *Deurganckdok*, le transbordement en mer jouera un rôle moins important, ce qui devrait permettre un accroissement de l'activité ferroviaire à cet endroit.

10.03 Jos Ansoms (CD&V): Alors que le trafic de conteneurs s'intensifie en même temps que les discussions à propos du respect des normes de Kyoto, on constate bizarrement que de moins en moins de conteneurs sont transportés par le rail. Il est par ailleurs inimaginable qu'un ministre flamand puisse défendre la solution de la ligne 11. Le deuxième accès ferroviaire est bel et bien lié au Rhin de fer, car autrement tout le trafic devrait passer par la boucle complètement saturée de Berchem. En dépit de toutes les déclarations ronflantes et des programmes d'investissement, le gouvernement fait exactement le contraire de ce qu'il devrait faire, à savoir résoudre les problèmes de mobilité autour du port d'Anvers.

L'incident est clos.

11 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gratuité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par chemin de fer" (n° 1092)

11.01 Valérie De Bue (MR): La presse vient de faire état d'un bras de fer tarifaire à la SNCB entre son conseil d'administration et son ministre de tutelle. L'enjeu serait la gratuité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Quels contacts ont eu lieu avec les partenaires sociaux ?

Quels éléments objectifs justifient l'empressement à vouloir imposer des charges supplémentaires aux entreprises et à la SNCB ?

Quelle est la position du gouvernement et comment

De IJzeren Rijn is niet gelinkt aan dit project en de plannen zullen gewoon doorgaan. De lijn 11 zorgt slechts voor een gedeeltelijk alternatief.

De grote groei inzake containertrafiek is hoofdzakelijk te danken aan de transshipping, die met 7 percent stijgt en waarbij het Albertkanaal de grote troef van Antwerpen is. Maar dit betekent niet dat er een globale stijging is van het goederenvervoer per spoor. Niet alle cijfers zijn positief: het aantal wagons daalde bijvoorbeeld, terwijl het vervoerde gewicht per kilometer dan weer steeg. Bij het Deurganckdok zal de transshipping minder spelen, waardoor we daar wel een stijgende spooractiviteit verwachten.

10.03 Jos Ansoms (CD&V): Het blijft contradictoair dat we tegelijk de containertrafiek zien stijgen en het gepalaver over de Kyotonorm horen toenemen en toch steeds minder containers op de sporen zien. Vervolgens is het onvoorstelbaar dat een Vlaams minister de oplossing van lijn 11 verdedigt. De tweede spoortoegang heeft wel degelijk te maken met de IJzeren Rijn, anders moet alle verkeer verlopen via het verzadigde ringspoor van Berchem. Ondanks alle grote verklaringen en investeringsprogramma's doet de regering net het tegenovergestelde van wat ze moet doen, namelijk het mobiliteitsvraagstuk rond de Antwerpse haven oplossen.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gratis woon-werkverkeer per trein" (nr. 1092)

11.01 Valérie De Bue (MR): Volgens de kranten is er bij de NMBS een krachtmeting aan de gang tussen de raad van bestuur en de toeziende minister met de tarieven, en meer bepaald het gratis woon-werkverkeer als inzet.

Welke contacten vonden er plaats met de sociale partners?

Welke objectieve elementen rechtvaardigen de haast waarmee men de ondernemingen en de NMBS met bijkomende lasten wil opzadelen?

Hoe luidt het standpunt van de regering en hoe

celle-ci a-t-elle été communiquée au conseil d'administration de la SNCB ?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Une somme de dix millions d'euros, destinés notamment à diminuer le coût des navettes domicile-travail, a été confirmée en décembre 2003. Quatre millions supplémentaires sont prévus pour l'année prochaine et les années suivantes, ce seront 3, 4 et encore 4 millions supplémentaires qui seront octroyés pour atteindre un montant global de 25 millions. Des discussions ont lieu au sein de la SNCB pour combler les difficultés financières en quatre ou cinq ans. Ce n'est pas une obligation mais une possibilité qui lui est offerte car le gouvernement n'impose rien aux entreprises.

La direction de la SNCB, qui avait déjà approuvé une partie de ce plan, va examiner le plan dans son ensemble et va demander au gouvernement si les moyens sont garantis. Le conseil d'administration pourra ensuite s'exprimer.

La procédure est en cours. Il n'a jamais été dans mes intentions de faire payer la SNCB. Toutefois, le conseil d'administration a demandé les garanties les plus formelles du gouvernement. Dès que le comité de direction se sera exprimé sur des éléments plus concrets, le gouvernement fournira sa réponse et le conseil d'administration pourra décider.

Le gouvernement met à la disposition de la SNCB de nombreux moyens et des augmentations de budgets sont prévues pour d'autres aspects. En l'occurrence, il s'agit d'une petite contribution pour une mesure dont le coût est assez limité.

Des discussions vont également être entamées à propos du prix du trafic intermodal pour que les entreprises puissent bénéficier d'une mesure tarifaire.

D'autres mesures tarifaires portant sur le trafic vont d'ailleurs devoir être prises assez rapidement afin d'éviter que la libéralisation n'entraîne une diminution du trafic de fret.

11.03 Valérie De Bue (MR): Vous n'avez pas répondu au sujet de la concertation sociale.

11.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Dans le secteur privé, il faut un accord interprofessionnel. Le système prévu ne pourra donc être mis que partiellement en place en 2004 et en 2005, notamment après la conclusion de l'accord interprofessionnel.

werd dit aan de raad van bestuur van de NMBS meegedeeld?

11.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Een bedrag van tien miljoen euro dat met name bestemd is voor een kostenverlaging van het woon-werkverkeer werd in december 2003 definitief vastgelegd. Volgend jaar zal een bijkomend bedrag van vier miljoen euro in de begroting worden geboekt en in de loop van de volgende jaren zullen drie, vier en nogmaals vier miljoen euro bijkomend worden toegekend totdat een totaalbedrag van 25 miljoen euro is bereikt. Binnen de NMBS worden er gesprekken gevoerd om de financiële moeilijkheden in een tijdspanne van vier of vijf jaar te overwinnen. Het gaat niet om een verplichting, maar om een mogelijkheid die haar wordt geboden. De regering legt immers aan de bedrijven niets op. De NMBS-directie had dit plan reeds gedeeltelijk goedgekeurd en zal het plan in zijn geheel onderzoeken en de regering vragen of daartoe de nodige middelen zijn gewaarborgd. Vervolgens kan de raad van bestuur zich erover uitspreken.

De procedure loopt. Het was nooit mijn bedoeling om de NMBS te laten betalen. De raad van bestuur heeft de regering echter de meest formele garanties gevraagd. Zodra het directiecomité zich over meer concrete elementen heeft uitgesproken, zal de regering haar antwoord geven en zal de raad van bestuur een beslissing kunnen nemen.

De regering stelt de NMBS talrijke middelen ter beschikking en voor andere aspecten zijn hogere budgetten uitgetrokken. In dit geval gaat het om een kleine bijdrage voor een maatregel die vrij weinig kost.

Er zullen ook besprekingen worden aangevat over de prijs van het intermodaal vervoer opdat de ondernemingen een tarifaire maatregel zouden kunnen genieten.

Andere tarifaire maatregelen voor het verkeer zullen overigens vrij snel moeten worden genomen om te voorkomen dat het vrachtverkeer door de liberalisering zou afnemen.

11.03 Valérie De Bue (MR): U hebt niet geantwoord op de vraag over het sociaal overleg.

11.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Voor de privé-sector is een interprofessioneel akkoord vereist. Het geplande systeem kan dus maar gedeeltelijk in 2004 en 2005 in voege treden, meer bepaald nadat het interprofessioneel akkoord is gesloten.

11.05 Valérie De Bue (MR): La mesure ne sera donc pas d'application en 2004.

11.05 Valérie De Bue (MR): De maatregel zal dus niet in 2004 in voege treden.

11.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La mesure sera d'application en 2004, là où c'est possible, mais ce sera limité. Pour le secteur privé, il faudra attendre la conclusion d'accords sociaux pour qu'elle puisse être d'application, en 2005.

11.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De maatregel zal daar waar mogelijk in 2004 worden toegepast, maar dat zal in beperkte mate zijn. Voor de privé-sector moeten de sociale akkoorden worden afgewacht opdat de maatregel in 2005 zou kunnen worden toegepast.

L'incident est clos

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17 h. 07 h.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.07 uur.