



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

04-02-2004

04-02-2004

Après-midi

Namiddag

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

9/2/2004, 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*

9/2/2004, 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 – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</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 (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</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 (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 (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</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

INHOUD

Questions jointes:	1	Samengevoegde vragen van	1
- de M. Melchior Wathelet au ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements à réaliser sur la ligne 37 Liège - Aix-la-Chapelle" (n° 1430)	1	- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitgebleven investeringen op lijn 37 Luik - Aken" (nr. 1430)	1
- de M. Melchior Wathelet au ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences du renoncement par la Deutsche Bahn de moderniser le tronçon à grande vitesse Aix-Duren" (n° 1431)	1	- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de beslissing van de Deutsche Bahn om de hogesnelheidslijn Aken-Duren niet te moderniseren" (nr. 1431)	1
<i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	3	Samengevoegde vragen van	3
- Mme Catherine Doyen-Fonck au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la décision de la Banque de La Poste de ne plus permettre la gratuité des virements" (n° 1141)	3	- mevrouw Catherine Doyen-Fonck aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de beslissing van de Bank van De Post om de gratis overschrijvingen af te schaffen" (nr. 1141)	3
- M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le service de La Poste" (n° 1534)	3	- de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van De Post" (nr. 1534)	3
<i>Orateurs:</i> Catherine Doyen-Fonck, Philippe De Coene, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Catherine Doyen-Fonck, Philippe De Coene, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la consommation de drogues par des jeunes dans les gares ferroviaires et sur les quais" (n° 1251)	6	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebruik van drugs door jongeren in treinstations en op de perrons" (nr. 1251)	6
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "une taxe dont sont redevables certains riverains de la rue du Palais à Verviers" (n° 1351)	7	Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een taks verschuldigd door bepaalde bewoners van de rue du Palais te Verviers" (nr. 1351)	7
<i>Orateurs:</i> André Perpète, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Guido De Padt, Camille Dieu		<i>Sprekers:</i> André Perpète, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Guido De Padt, Camille Dieu	
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le Comité stratégique de la SNCB" (n° 1352)	8	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het Strategisch Comité van de NMBS" (nr. 1352)	8
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Johan Vande		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Johan Vande	

Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la liaison ferroviaire directe Haacht-Bruxelles" (n° 1353)	9	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de rechtstreekse treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 1353)	9
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur «des questions régionales d'organisation des départements 'mail' et 'retail' de La Poste» (n° 1365)	10	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de organisatie van de afdelingen 'mail' en 'retail' van De Post op lokaal vlak" (nr. 1365)	10
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Servais Verherstraeten au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements de la SNCB à Anvers" (n° 1545)	11	Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen van de NMBS in Antwerpen" (nr. 1545)	11
<i>Orateurs:</i> Servais Verherstraeten, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Servais Verherstraeten, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'assainissement des sites pollués appartenant à la SNCB" (n° 1419)	12	Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sanering van vervuilde NMBS-sites" (nr. 1419)	12
<i>Orateurs:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	13	Samengevoegde vragen van	13
- Mme Zoé Genot au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères sur "le renouvellement du conseil d'administration de l'Office national du Ducreire" (n° 1406)	13	- mevrouw Zoé Genot aan de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken over "de aanstelling van de nieuwe raad van bestuur van de Nationale Delcredere dienst" (nr. 1406)	13
- M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la composition du conseil d'administration du Ducreire" (n° 1442)	13	- de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over « de samenstelling van de Raad van Bestuur van Delcredere » (nr. 1442)	13
<i>Orateurs:</i> Zoé Genot, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Zoé Genot, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les projets de suppression de points d'arrêt sur la ligne ferroviaire 82 Burst-Alost" (n° 1449)	14	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande afschaffing van stopplaatsen op de treinlijn 82 Burst-Aalst" (nr. 1449)	14
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15

- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les possibilités d'accès à internet dans les trains" (n° 1454)	15	- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijkheden van internetgebruik op de treinen" (nr. 1454)	15
- M. Dirk Claes au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le cahier des charges pour les trains à double étage prévus pour l'e-communication" (n° 1547) <i>Orateurs: Guido De Padt, Dirk Claes, Johan Vande Lanotte</i> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	15	- de heer Dirk Claes aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het lastenboek voor de dubbeldekstreinen met e-communication voorzieningen" (nr. 1547) <i>Sprekers: Guido De Padt, Dirk Claes, Johan Vande Lanotte</i> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	15
Interpellation de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réouverture au trafic voyageur de la ligne Arlon-Virton" (n° 218) <i>Orateurs: Joseph Arens, Johan Vande Lanotte</i> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	16	Interpellatie van de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de wederopenstelling van de lijn Aarlen-Virton voor het reizigersverkeer" (nr. 218) <i>Sprekers: Joseph Arens, Johan Vande Lanotte</i> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	16
<i>Motions</i>	17	<i>Moties</i>	17
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de plus de 500 travailleurs de Belgacom" (n° 1486) <i>Orateurs: Guido De Padt, Johan Vande Lanotte</i> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	17	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van meer dan 500 personeelsleden bij Belgacom" (nr. 1486) <i>Sprekers: Guido De Padt, Johan Vande Lanotte</i> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	17
Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la prise en charge par les employeurs des déplacements en train entre le domicile et le lieu de travail" (n° 1499) <i>Orateurs: Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte</i> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	18	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de tenlasteneming door de werkgevers van de kosten van het woon-werkverkeer met de trein" (nr. 1499) <i>Sprekers: Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte</i> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	18

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

du

MERCREDI 04 FÉVRIER 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 04 FEBRUARI 2004

Namiddag

Les questions et interpellation commencent à 16.16 heures sous la présidence de M. Francis Van den Eynde, président.

01 Questions jointes:

- de M. Melchior Wathelet au ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements à réaliser sur la ligne 37 Liège - Aix-la-Chapelle" (n° 1430)
- de M. Melchior Wathelet au ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences du renoncement par la Deutsche Bahn de moderniser le tronçon à grande vitesse Aix-Duren" (n° 1431)

01.01 Melchior Wathelet (cdH): Il semble que la SNCB n'aurait pas exécuté sur la ligne 37 une part importante des travaux d'investissement et d'entretien prévus. Ces travaux concernent l'entretien des rails, la sécurité des usagers, la ponctualité.

Lors de la commission de l'infrastructure du 20 octobre 2003, vous m'avez assuré qu'un entretien continu de nombreux ouvrages d'art de la ligne 37 se poursuivait normalement. Or, le programme annuel des ouvrages d'art ne mentionnerait aucun budget pour cette ligne. Confirmez-vous cette réalité budgétaire alors que la rénovation du tunnel de Nasproué n'a pu être achevée et que d'autres ouvrages d'art attendent d'indispensables investissements, notamment le viaduc de Renoupré et celui de Dolhain ?

Enfin, pouvez-vous me fixer avec précision les travaux d'investissements que la SNCB envisage de réaliser à l'horizon 2007, terme auquel a été fixé

De vragen en interpellatie vangen aan om 16.16 uur. Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitgebleven investeringen op lijn 37 Luik - Aken" (nr. 1430)
- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de beslissing van de Deutsche Bahn om de hogesnelheidslijn Aken-Duren niet te moderniseren" (nr. 1431)

01.01 Melchior Wathelet (cdH): Blijkbaar heeft de NMBS op lijn 37 een groot deel van de geplande investerings- en onderhoudswerken niet uitgevoerd. Het gaat om werken die verband houden met het onderhoud van de sporen, met de veiligheid van de gebruikers en met de stiptheid.

Tijdens de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur op 20 oktober 2003 verzekerde u mij dat het continu onderhoud van talrijke kunstwerken op lijn 37 normaal plaatsvond. In het jaarprogramma betreffende de kunstwerken is echter geen enkel bedrag voor die lijn ingeschreven. Bevestigt u die begrotingssituatie terwijl de vernieuwing van de tunnel van Nasproué niet kon worden beëindigd en andere kunstwerken dringende investeringen vereisen, met name het viaduct van Renoupré en dat van Dolhain?

Kunt u mij ten slotte precies zeggen welke investeringswerken de NMBS wil uitvoeren tegen 2007, de einddatum van het investeringsplan van

le plan d'investissements de la SNCB ?

Il semble que la *Deutsche Bahn* ait décidé de ne pas moderniser le tracé Aix-Düren, et de ne pas investir dans les travaux de mise à double voie du *Buschtunnel*, à la frontière belgo-allemande. Si ces décisions s'avèrent définitives, elles poseront problème. Sur un tronçon de 50 km, les trains ne pourront dépasser la vitesse de 120 km/h, ce qui allonge la durée du voyage et diminue l'attractivité de la ligne. Par ailleurs, ce changement de stratégie rend caducs les efforts consentis en Belgique.

Le gouvernement et la SNCB ont-ils été officiellement informés du renoncement par la *Deutsche Bahn* ? Le gouvernement envisage-t-il d'intervenir auprès de son homologue allemand ?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): J'ai une difficulté sur la troisième partie de votre première question. Il s'agit d'une question sur la globalité des investissements ou uniquement sur la ligne 37 ?

01.03 Melchior Wathelet (cdH): Sur la ligne 37.

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Il y a eu une incompréhension, et là je n'ai pas la réponse.

01.05 Melchior Wathelet (cdH): Je reviendrai à vous pour cette partie-là.

01.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Les investissements nécessaires se font. La SNCB ne considère pas qu'il y ait de retard. Les entretiens et renouvellements nécessaires ont été effectués en temps utile.

On tient toujours compte des budgets disponibles. Il n'est pas exclu que quelque chose change mais, en 2003, il y a eu des investissements importants. Il y a par contre un problème à Dolhain. Les études techniques sont en cours, et la SNCB étudie des variantes. Une partie des travaux de renouvellement des installations de Welkenraedt sont prévus en 2006.

En ce qui concerne la décision de report des travaux sur le tronçon Aix-Düren, la SNCB a été

de NMBS?

Naar ik verneem zou de *Deutsche Bahn* niet langer van plan zijn het traject Aken-Düren te moderniseren of te investeren in de aanleg van een bijkomend spoor in de *Buschtunnel* aan de Belgisch-Duitse grens. Als dit waar mocht blijken te zijn dan zitten we met een probleem. Over een lengte van 50 km zullen de treinen niet vlugger kunnen rijden dan 120 km/u, waardoor de reistijd langer wordt en de lijn minder aantrekkelijk. Bovendien worden door die strategische ommezwaai de inspanningen die aan Belgische zijde werden geleverd van nul en generlei waarde.

Werden de regering en de NMBS officieel op de hoogte gebracht van de beslissing van de *Deutsche Bahn*? Zal de regering deze zaak met de Duitse regering bespreken?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Betreft het derde deel van uw eerste vraag het totaal van de investeringen of enkel de investeringen met betrekking tot lijn 37?

01.03 Melchior Wathelet (cdH): Met betrekking tot lijn 37.

01.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Dat deel van uw vraag werd fout geïnterpreteerd en ik heb daar geen antwoord op.

01.05 Melchior Wathelet (cdH): Ik zal daar later op terugkomen.

01.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*Frans*): De nodige investeringen worden gedaan. Volgens de NMBS is geen vertraging opgetreden. Het noodzakelijke onderhoud gebeurde en de nodige vervangingen werden tijdig uitgevoerd.

Daarbij wordt steeds rekening gehouden met de beschikbare middelen. Er kunnen zich weliswaar van jaar tot jaar wijzigingen voordoen, maar in 2003 werd in elk geval flink geïnvesteerd. In Dolhain is er echter wel een probleem. Een aantal technische studies is aan de gang en de NMBS buigt zich over de verschillende mogelijkheden. De werkzaamheden met het oog op de vervanging van een deel van de installaties in Welkenraedt is gepland voor 2006.

Tijdens een werkvergadering werd de NMBS informeel op de hoogte gebracht van de Duitse

informée de façon informelle lors d'une réunion de travail. La mesure de la tutelle allemande consiste en un report à un horizon au-delà de 2008. Il faut cependant relativiser cette décision : elle ne concerne qu'un gain de temps de nonante secondes maximum. La formule de répartition des recettes et charges prévues favorise le réseau qui améliore le temps de parcours. Ici, le fait que les Allemands ne font pas ce travail ne pénalise pas la SNCB au niveau financier. Cela pénalise l'attractivité de la ligne, mais cet effet est à relativiser vu qu'il ne s'agit que de nonante secondes.

beslissing om de werken op het baanvak Aken-Düren uit te stellen. De toezichhoudende overheid van de Duitse spoorwegen heeft beslist om de werken uit te stellen tot na 2008. Deze beslissing moet echter met een korreltje zout genomen worden: het gaat immers maar om een tijdswinst van maximaal negentig seconden. De formule op basis waarvan de geschatte baten en lasten worden verdeeld speelt in het voordeel van het net dat de reistijd verkort. Het feit dat de Duitsers die werken niet uitvoeren heeft geen nadelige financiële gevolgen voor de NMBS. Het maakt de lijn wel minder aantrekkelijk, maar dat effect is verwaarloosbaar vermits het maar om negentig seconden gaat.

01.07 Melchior Wathelet (cdH): Nonante secondes ? Cela m'étonne car il s'agit de 50 km à 120 km/h. Le problème n'est pas celui des coûts pour le réseau belge, mais quand je vois les travaux entrepris en Belgique pour également gagner peu de temps, je pense que la logique est de gagner du temps partout pour mettre en œuvre une ligne à haute vitesse. Il y avait un accord. Il est un peu vexant de constater qu'un des deux partenaires ne respecte pas ses obligations, alors que l'autre le fait. J'espère que vous défendrez la position belge quant au respect du timing. Mais avons-nous une influence ? Peut-être si le train ICE peut passer par cette ligne.

01.07 Melchior Wathelet (cdH): Negentig seconden? Dat vind ik eigenaardig, want het gaat om een afstand van 50 km aan 120 km/u. De kostprijs voor het Belgisch net is niet het probleem, maar als ik zie welke werken er in België worden uitgevoerd om een beetje tijd te winnen, dan denk ik toch dat het logisch is dat men overal tijd moet winnen als men een hogesnelheidslijn wil exploiteren. Er was een overeenkomst. Het grieft me enigszins te moeten vaststellen dat een van beide partners zijn verplichtingen niet nakomt terwijl de andere partner dit wel doet. Ik hoop dat u het Belgisch standpunt inzake de naleving van de timing zal verdedigen. Maar kunnen we enige invloed uitoefenen? Misschien in het geval dat de ICE-trein dit traject zal volgen.

Pour la première question, en ce qui concerne 2003, je demanderai aux personnes qui m'ont remis les chiffres de me les justifier. Il y a quand même des problèmes à Dolhain et à Nasproué. Si j'ai besoin d'autres informations, je reviendrai.

Wat de eerste vraag betreft, en meer bepaald de gegevens over 2003, zal ik de personen die me de cijfers hebben bezorgd vragen ze te verantwoorden. Er stellen zich toch problemen in Dolhain en Nasproué. Als ik bijkomende informatie mocht ontvangen zal ik u hierover opnieuw vragen stellen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- Mme Catherine Doyen-Fonck au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la décision de la Banque de La Poste de ne plus permettre la gratuité des virements" (n° 1141)
- M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le service de La Poste" (n° 1534)

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Catherine Doyen-Fonck aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de beslissing van de Bank van De Post om de gratis overschrijvingen af te schaffen" (nr. 1141)
- de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van De Post" (nr. 1534)

02.01 Catherine Doyen-Fonck (cdH) : Jusqu'au 1^{er} janvier 2004, il était possible d'effectuer des virements gratuitement pour tous les titulaires d'un

02.01 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Tot 1 januari 2004 waren overschrijvingen voor alle houders van een zichtrekening bij de Bank van De

compte courant à la Banque de la Poste. Dans le troisième contrat de gestion qui lie la Poste à l'État, il y a des critères exigés en termes de qualité, d'universalité et d'accessibilité financière. Des enveloppes roses étaient mises à disposition pour assurer la gratuité des virements. Maintenant, ces virements vont constituer des coûts : il faut soit affranchir les enveloppes, soit payer une communication téléphonique, soit se déplacer pour déposer son virement dans une boîte bleue qui n'est cependant pas accessible en dehors des heures d'ouverture des bureaux de poste, dont le nombre diminue.

Quels sont les motifs de la suppression de cette possibilité d'acheminement gratuit ? Quelles économies ou bénéfices la Poste compte-t-elle réaliser ? Estimez-vous que cette application liée à celle de l'augmentation du prix du timbre et de la réduction du nombre de bureaux est conforme aux critères d'accessibilité, d'universalité et de qualité ?

02.02 Philippe De Coene (sp.a-spirit): D'aucuns considèrent que les clients de la Banque de La Poste peuvent toujours se rendre au bureau de poste pour éviter des frais supplémentaires. Mais ce n'est plus possible dans plusieurs communes, étant donné que l'on va de plus en plus vers la fermeture de petits bureaux de poste.

La Poste demande donc à être rémunérée pour un service qu'elle se fournit à elle-même. Je ne pense pas que le fait pour le facteur de se charger d'une enveloppe rose de plus occasionne des frais supplémentaires mais je peux me tromper. Il s'agissait à mes yeux d'un bon service et il est regrettable que ce service gratuit doive disparaître.

02.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Les opérations bancaires s'avèrent assez coûteuses. Les opérations de La Poste qui peuvent être effectuées dans un bureau sont relativement bon marché et La Poste souhaite maintenir cette situation. Nous voulons que le prix des opérations financières reste abordable. C'est la raison pour laquelle il est question d'une intervention.

Contrairement à d'autres banques, La Poste dispose d'un réseau de bureaux très dense. Je constate qu'après un mois seulement, 78 pour cent des formulaires ont été déposés dans les bureaux. Le document peut d'ailleurs être remis au facteur.

Post gratis. Het derde beheerscontract tussen De Post en de Staat bevat criteria op het vlak van kwaliteit, universaliteit en toegankelijkheid van de bankdienst. Vroeger werden roze omslagen ter beschikking gesteld voor die gratis overschrijvingen. Vanaf nu brengen overschrijvingen kosten mee. De omslagen moeten voortaan gefrankeerd worden; men kan ook overschrijven via de telefoon en in dat geval betaalt men de kosten van een gesprek of men moet zich verplaatsten om het overschrijvingsformulier in een blauwe brievenbus te deponeren. Van die mogelijkheid kan men echter uitsluitend tijdens de openingsuren van de postkantoren gebruik maken, waarbij dient te worden opgemerkt dat er ook almaar minder kantoren zijn.

Waarom werd de mogelijkheid de overschrijvingsformulieren gratis op te sturen, afgeschaft? Welke besparingen hoopt De Post te realiseren of welke winst hoopt ze te maken? Vindt u dat deze beslissing, in combinatie met de verhoging van de tarieven voor de postzegels en de vermindering van het aantal kantoren, beantwoordt aan de criteria van toegankelijkheid, universaliteit en kwaliteit?

02.02 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Er wordt gezegd dat de klanten van de Bank van De Post nog steeds naar het postkantoor kunnen gaan om extra kosten te vermijden. In een aantal gemeenten kan dit echter ook niet meer, aangezien er eveneens een beweging aan de gang is om steeds meer kleine postkantoren te sluiten.

De Post vraagt dus geld voor een dienst die ze voor De Post zelf levert. Ik denk dat het voor een postbode geen extra kost is om een roze enveloppe boven op de andere post mee te nemen, maar ik kan me vergissen. Ik vond het een goede dienstverlening en het is jammer dat die gratis dienst nu verdwijnt.

02.03 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Aan de bankverrichtingen hangt wel degelijk een vrij grote kostprijs vast. De verrichtingen van De Post die men kan doen in de postkantoren, zijn relatief goedkoop en De Post wil dat graag zo houden. We willen de financiële verrichtingen laagdrempelig houden, vandaar dat er sprake is van een tegemoetkoming.

De Post heeft een zeer fijnmazig net aan kantoren, in tegenstelling tot andere banken. Ik stel vast dat na slechts één maand 78 procent van de formulieren in de kantoren worden gedeponneerd. Het is trouwens ook zo dat ze in sommige gevallen aan de postbode kunnen worden meegegeven.

Ce n'est pas parce que quelque chose existe depuis toujours que rien ne doit changer. Je ne pense pas qu'en l'espèce, l'aménagement soit préjudiciable. Pour que les opérations restent gratuites, il faut que le client n'ait pas à parcourir plus de 5 kilomètres. Honnêtement, je ne vois pas où le bât blesse.

02.04 Catherine Doyen-Fonck (cdH) : Vous dites que les opérations financières effectuées à la banque de la Poste restent bon marché mais les différences s'amenuisent quand même par rapport aux banques classiques !

02.05 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Expliquez-moi cela, chiffres en main ! La Poste garde des avantages comme celui d'accepter un virement s'il n'y a pas de compte alors qu'une banque classique va refuser.

Il n'est pas exact que les coûts de la Poste augmentent.

02.06 Catherine Doyen-Fonck (cdH) : Que dire du coût des opérations internet ? Où est l'accessibilité et où sont les possibilités pour les personnes âgées ? Tous les facteurs acceptent-ils de reprendre les virements ? Ne peut-on imaginer une caisse bleue volante ?

02.07 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Oui, les facteurs acceptent de reprendre ces virements comme ils acceptent vingt autres services qu'ils ne peuvent pas rendre ; la Poste n'a jamais réagi.

Le **président** : Nous devons clore ce débat qui n'est pas réglementaire.

02.08 Philippe De Coene (sp.a-spirit) : Je déposerai une proposition de loi pour rendre ce service à nouveau gratuit. Alors que bon nombre de prestations deviennent gratuites, nous pouvons difficilement, au même moment, rendre payants des services gratuits. Le ministre fanfaronne avec les 78 pour cent de dépôts au bureau de poste. Peut-être est-ce beaucoup, mais une perte de 22 pour cent de parts de marchés en un seul mois l'est tout autant.

02.09 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Je trouve cela beaucoup plus efficace sans être plus onéreux. Une initiative législative pour rendre le service gratuit à également son prix,

Het is niet omdat iets altijd heeft bestaan, dat je dat per se ook zo moet behouden. Ik denk niet dat het een nadelige verandering is. Om de verrichting gratis te houden, moet iemand maximum 5 kilometer afleggen. Ik zie daar eerlijk gezegd geen graten in.

02.04 Catherine Doyen-Fonck (cdH) : U zegt dat de financiële verrichtingen bij de Bank van De Post goedkoop blijven, maar het verschil met de klassieke banken wordt toch kleiner!

02.05 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*) : Dat moet u me eens uitleggen aan de hand van cijfers ! De Post heeft nog steeds voordelen. In tegenstelling met een klassieke bank aanvaardt ze een overschrijving ook al heeft men er geen rekening.

Het klopt niet dat de kosten bij De Post toenemen.

02.06 Catherine Doyen-Fonck (cdH) : Wat dan met de kosten voor de internetverrichtingen ? Hoe zit het met de toegankelijkheid en over welke mogelijkheden beschikken de senioren ? Zijn alle postbodes bereid om overschrijvingsformulieren mee te nemen ? Behoort een mobiele blauwe doos tot de mogelijkheden ?

02.07 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*) : Ja, de postbodes nemen die overschrijvingsformulieren mee zoals zij ook twintig andere diensten verlenen die zij eigenlijk niet mogen verlenen ; De Post heeft daar nooit op gereageerd.

De **voorzitter** : Wij moeten dit onreglementair debat afsluiten.

02.08 Philippe De Coene (sp.a-spirit) : Ik zal een wetsvoorstel indienen om deze service opnieuw gratis te maken. Als allerlei zaken gratis worden, kunnen we moeilijk op hetzelfde moment gratis diensten betalend maken. De minister pocht met de 78 procent deponeringen op het postkantoor. Dat is misschien veel, maar 22 procent marktaandeel verliezen op één maand tijd is dat ook.

02.09 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*) : Ik vind het nu veel efficiënter en niet duurder. Aan een wetgevend initiatief om de dienst gratis te maken hangt ook een prijskaartje, want het

car il ne s'agit pas d'un service universel.

is geen universele dienstverlening.

02.10 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Il en va de même pour le bus.

02.10 Philippe De Coene (sp.a-spirit): De bus is dat ook niet.

02.11 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Le transport de personnes n'est pas libéralisé et il s'agit toujours d'un service universel.

02.11 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Het vervoer van personen is niet geliberaliseerd en het is nog steeds een universele dienstverlening.

02.12 Catherine Doyen-Fonck (cdH) : L'universalité est un des critères repris au niveau du troisième contrat de gestion. S'il s'agit d'une entreprise commerciale, l'État a quand même le statut d'actionnaire majoritaire! Que pensez-vous de l'idée d'une caisse bleue volante ?

02.12 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Het universeel karakter is een van de criteria die in het derde beheerscontract zijn opgenomen. Het gaat dan misschien om een commerciële onderneming, maar de overheid is toch hoofdaandeelhouder! Wat vindt u van de idee van een mobiele blauwe doos?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la consommation de drogues par des jeunes dans les gares ferroviaires et sur les quais" (n° 1251)

03 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebruik van drugs door jongeren in treinstations en op de perrons" (nr. 1251)

03.01 Guido De Padt (VLD): Les accompagnateurs de train observeraient une consommation croissante de drogues parmi les jeunes étudiants au cours des trajets entre le domicile et l'établissement scolaire, et cela tant dans les gares que sur les quais. C'est là une évolution préoccupante qui, outre les désagréments ainsi causés par les jeunes, hypothéquerait leurs prestations scolaires, leur avenir et leur santé.

03.01 Guido De Padt (VLD): Naar verluidt stellen de treinconducteurs vast dat de schoolgaande jeugd meer en meer drugs gebruikt bij het pendelen naar de school, zowel in de stations als op de perrons. Dat is een zorgwekkende evolutie, want naast de overlast die de kinderen op die manier bezorgen, zal dit hun schoolprestaties, hun toekomst en hun gezondheid hypothekeren.

La SNCB dispose-t-elle au sein de son administration d'une cellule distincte spécifiquement attentive à ce phénomène et à la consommation de stupéfiants en général, dans les gares et dans les trains ?

Beschikt de NMBS over een aparte cel binnen haar administratie die specifiek aandacht besteedt aan dit fenomeen en aan het middelengebruik in het algemeen, in de stations en op de treinen?

Dans l'affirmative, quelles sont les constatations effectuées et les tendances observées en matière d'usage de drogues dans les gares ? Une collaboration existe-t-elle avec la police ?

Zo ja, welke vaststellingen en trends zijn er inzake druggebruik binnen de stationsomgeving? Is er samenwerking met de politie?

La SNCB organise-t-elle des actions de sensibilisation pour décourager l'usage de drogues dans les gares ?

Worden door de NMBS sensibiliseringsacties op het getouw gezet om druggebruik binnen de stationsomgeving af te raden?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La toxicomanie est un problème général. La compagnie de chemins de fer n'est pas l'organisation la mieux placée pour y remédier.

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Het druggebruik is een algemeen probleem. De spoorwegmaatschappij is niet de best geplaatste organisatie om er iets aan te doen.

B-Security, le service interne de gardiennage de la SNCB, s'intéresse au problème, mais la véritable

B-Security, de interne bewakingsdienst van de NMBS, besteedt wel aandacht aan het probleem,

compétence revient à la police locale. La collaboration entre les services de police et B-Security varie donc selon la zone de police. Jusqu'à présent, la SNCB n'a encore lancé aucune action de sensibilisation et ce n'est, à mon avis, pas une tâche qui lui incombe.

Il existe bien une cellule spéciale qui est attentive à ce problème. On essaie d'intervenir de manière proactive. Ainsi, dans la région du Sud de la Flandre orientale, il existe un accord de coopération entre B-Security et le PISAD visant à s'attaquer au problème de la consommation de drogue dans les gares. B-Security souhaiterait lancer une coopération ailleurs également.

Il est bien, selon moi, que la SNCB coopère activement à la recherche de solutions au problème, mais la direction des opérations doit rester entre les mains des organisations mieux placées à cet effet.

L'incident est clos.

04 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "une taxe dont sont redevables certains riverains de la rue du Palais à Verviers" (n° 1351)

04.01 **André Perpète** (PS): Certains riverains de la rue du Palais, à Verviers, doivent s'acquitter auprès de la SNCB d'une taxe dite «prise de vue» qui varie en fonction de la localisation de la maison par rapport à la voie ferrée. Cette taxe serait due par les riverains disposant de fenêtres avec vue sur cette même voie. Le montant de la taxe est variable et peut s'élever à plusieurs centaines d'euros. Pourriez-vous nous donner l'origine de cette taxe? S'agit-il d'une «spécialité verviétoise»? Comment est calculé son montant?

Enfin, ne pensez-vous pas que les nuisances sonores et même visuels pourraient justifier la suppression d'une telle taxe?

Le **président** : Je signale que la question n° 1503 de M. Jeholet porte sur le même sujet. Nous lui enverrons copie de la réponse.

04.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): C'est dingue. Je précise toutefois qu'il ne s'agit pas d'une taxe sur la prise de vue, comme vous dites, mais d'une question de prise de jour ou de vue. Ce sont les articles 675 et suivants du Code civil qui fournissent la base légale de cette

mais de l'éventuelle compétence de la police locale. La collaboration entre les services de police et B-Security varie donc selon la zone de police. Jusqu'à présent, la SNCB n'a encore lancé aucune action de sensibilisation et ce n'est, à mon avis, pas une tâche qui lui incombe.

Wel is er een aparte cel die aandacht aan het probleem schenkt. Men tracht proactief op te treden. Zo is er in Zuid- Oost-Vlaanderen een samenwerkingsakkoord tussen B-Security en PISAD om het druggebruik in de stations aan te pakken. Ook elders is B-Security geïnteresseerd in samenwerking.

Ik vind het goed dat de NMBS actief meewerkt om het probleem aan te pakken, maar dat de leiding ligt bij organisaties die daarvoor beter geplaatst zijn.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een taks verschuldigd door bepaalde bewoners van de rue du Palais te Verviers" (nr. 1351)

04.01 **André Perpète** (PS): Sommige bewoners van de rue du Palais in Verviers moeten aan de NMBS een taks "voor het uitzicht" betalen die varieert naargelang de plaats van het huis ten opzichte van de spoorlijn. Deze taks zou worden aangerekend aan de eigenaars van huizen waarvan de vensters op de spoorlijn uitzien. Het bedrag van de taks varieert en kan tot honderden euro's oplopen. Weet u waar deze taks vandaan komt? Is dit een "specialiteit" van Verviers? Hoe wordt het bedrag berekend?

Denkt u ten slotte niet dat de geluidshinder en zelfs de visuele hinder de afschaffing van dergelijke taks zouden kunnen rechtvaardigen?

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat vraag nr. 1503 van de heer Jeholet over hetzelfde onderwerp gaat. Wij zullen hem een kopie van het antwoord sturen.

04.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Dat is absurd. Ik wil toch verduidelijken dat het niet gaat over een taks voor het uitzicht, zoals u zegt, maar over het innemen van licht of zicht. Artikelen 675 en volgende van het Burgerlijk Wetboek vormen de wettelijke basis van deze heffing. Ik was er niet van

imposition. Je n'en savais rien.

L'application de cette taxe était nationale mais cette imposition n'est plus réclamée depuis 2003 lorsqu'il s'agit de vue ou de jour donnant sur le domaine public de la SNCB en raison de divergences de la doctrine et de la jurisprudence en la matière. Je demanderai des renseignements à la SNCB mais je ne comprends pas bien ce que signifie en français « lorsqu'il s'agit de vue ou de jour ».

(En néerlandais): La prise de jour et de vue est-elle taxée légalement? Et par qui?

04.03 Guido De Padt (VLD): D'après le Code civil, l'interdiction de prendre la vue et le jour peut constituer une servitude. Peut-être la SNCB a-t-elle autorisé un jour que l'on ait vue sur son infrastructure moyennant paiement.

04.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Si l'on veut par exemple une fenêtre avec vue sur un grand terrain de la SNCB avec de beaux arbres, on doit payer pour cela. Cette réglementation est héritée de l'époque de Napoléon. La vue sur une gare est tout de même autre chose, non?

Initialement, les taxes prévues dans le Code civil correspondaient à des privilèges. En effet, il n'est normalement pas permis de regarder chez son voisin.

Dans le cas présent, le privilège est évidemment très limité. Seul Paul Delvaux aurait pu payer pour jouir d'un tel privilège ...

04.05 Camille Dieu (PS): On a dû confondre la gare de Verviers avec un magasin Marklin! (Sourires)

04.06 André Perpète (PS): Votre réponse me rassure. Vous n'envisagez donc pas la même taxe pour les Ostendais jouissant de la vue sur la Mer du Nord.

04.07 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Est-ce la SNCB qui a introduit cette taxe?

04.08 André Perpète (PS): Il semble que oui.

04.09 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Je vais vérifier.

L'incident est clos.

op de hoogte.

Deze taks werd op nationaal niveau toegepast maar wordt sinds 2003 niet meer geïnd als het gaat over zicht of licht op het openbaar domein van de NMBS, doordat de doctrine en de rechtspraak ter zake niet overeenstemmen. Ik zal de NMBS om inlichtingen vragen maar ik begrijp niet goed wat in het Frans wordt bedoeld met "lorsqu'il s'agit de vue ou de jour" (wanneer het gaat over zicht of licht).

(Nederlands): Wordt wie licht en uitzicht wegneemt, wettelijk belast? En door wie?

04.03 Guido De Padt (VLD): Volgens het Burgerlijk Wetboek kan het verbod om licht en uitzicht weg te nemen een erfdienstbaarheid zijn. Misschien heeft de NMBS ooit toegelaten dat men uitzicht heeft op NMBS-infrastructuur tegen betaling.

04.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Wie bijvoorbeeld een venster wil met uitzicht op een groot NMBS-terrein met mooie bomen, moet daarvoor betalen. Die regeling stamt nog uit de tijd van Napoleon. Uitzicht op een station is toch wel iets anders?

Oorspronkelijk waren de taksen in het Burgerlijk Wetboek met voorrechten verbonden. Normaliter mag men niet bij de burens binnenkijken.

In dit geval is het voorrecht natuurlijk erg beperkt. Alleen Paul Delvaux had kunnen betalen om van zo'n voorrecht te genieten...

04.05 Camille Dieu (PS): Men zal het station van Verviers met een winkel van Marklin hebben verward! (Glimlachjes)

04.06 André Perpète (PS): Uw antwoord stelt mij gerust. U bent dus niet van plan de Oostendenaars die van het uitzicht op de Noordzee genieten, dezelfde taks te doen betalen.

04.07 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Heeft de NMBS deze taks ingevoerd?

04.08 André Perpète (PS): Daar lijkt het op.

04.09 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ik zal het nakijken.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le Comité stratégique de la SNCB" (n° 1352)

05.01 Guido De Padt (VLD): En créant le Comité stratégique, le gouvernement Verhofstadt I entendait promouvoir la bonne administration de la SNCB. Le Comité émet des avis sur certaines questions telles que le plan d'investissement pluriannuel, le contrat de gestion, la stratégie d'entreprise, les fusions, les reprises, les finances et la compétitivité de la SNCB.

Cet organe compte dix membres dont six représentants d'organisations syndicales. En vertu de la loi du 22 mars 2002 et de la loi-programme du 31 décembre 2002, il appartient aux organisations de travailleurs de désigner elles-même leurs délégués. Etant donné que la CGSP et que la CSC-Transcom s'y refusent, ces organisations ne siègent pas au sein du Comité stratégique.

Le ministre rappellera-t-il à ces deux organisations syndicales qu'elles ne peuvent se soustraire à la loi. A ses yeux, le Comité stratégique se verra-t-il encore confier un rôle à part entière ? Comment le ministre compte-t-il dédommager le SLFP-Cheminots, qui a bel et bien désigné ses délégués dans les temps mais ne peut exercer de mandat au sein du Comité en raison du refus des deux autres syndicats.

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Le 11 février prochain, je rencontrerai le SLFP-chemins de fer. Il s'agira d'une première étape dans le cadre des discussions que je mènerai pour sortir de l'impasse.

05.03 Guido De Padt (VLD): J'attends ces discussions avec impatience.

L'incident est clos.

06 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la liaison ferroviaire directe Haacht-Bruxelles" (n° 1353)

06.01 Guido De Padt (VLD): Depuis le début des travaux à la gare de Kampenhout-Sas, la SNCB a rouvert la ligne directe reliant Haacht à Bruxelles. Cette réouverture a été bien accueillie par les voyageurs: le nombre de navetteurs augmente de jour en jour. Haacht pourrait remplir une importante fonction de satellite pour les déplacements du

05 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het Strategisch Comité van de NMBS" (nr. 1352)

05.01 Guido De Padt (VLD): Met de oprichting van een strategisch comité wilde de regering Verhofstadt I het goed bestuur binnen de NMBS bevorderen. Het comité geeft advies over zaken als het meerjarig investeringsplan, het beheerscontract, de bedrijfsstrategie, fusies, overnames, de financiën en de concurrentiepositie.

Het comité telt tien leden, onder wie zes afgevaardigden van vakorganisaties. Volgens de wet van 22 maart 2002 en de programmawet van 31 december 2002 moeten de werknemersorganisaties zelf hun afgevaardigden aanduiden. Omdat ACOD en AVC-TRANSCOM dat weigeren te doen, werd het strategisch comité zonder hen opgericht.

Zal de minister deze twee vakbonden erop wijzen dat ze de wet moeten respecteren? Ziet de minister nog een volwaardige rol weggelegd voor het strategisch comité? Hoe zal de minister VSOA SPOOR, dat zijn afgevaardigden wel op tijd heeft aangeduid, compenseren voor het feit dat deze vakbond door de weigering van de andere twee bonden geen mandaat in het comité kon opnemen?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Op 11 februari aanstaande heb ik een afspraak met VSOA SPOOR. Dat is het eerste contact in de besprekingen die ik zal voeren om uit deze patstelling te geraken.

05.03 Guido De Padt (VLD): Ik kijk uit naar die besprekingen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de rechtstreekse treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 1353)

06.01 Guido De Padt (VLD): Sedert de werken aan Kampenhout-Sas heeft de NMBS de rechtstreekse lijn van Haacht naar Brussel opnieuw geopend en dat slaat aan bij de reizigers. Het aantal pendelaars neemt met de dag toe. Haacht kan een belangrijke satellietfunctie vervullen in het woon-werkverkeer naar Brussel. Het aantal lijnen

domicile au lieu de travail à Bruxelles. Il faudrait dès lors augmenter le nombre de trains durant les heures de pointe du soir. Hélas, la rumeur court que la ligne sera à nouveau fermée après l'achèvement des travaux.

Le ministre tentera-t-il de convaincre la SNCB de maintenir la ligne ? Y aura-t-il aussi des liaisons directes Bruxelles-Haacht après 17 heures ? Augmentera-t-on le nombre de places de parking à la gare de Haacht ?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): En raison des travaux entre Louvain et Bruxelles, une ligne supplémentaire a été mise en service pendant les heures de pointe vers Bruxelles via Haacht. A l'heure actuelle, il n'est nullement question de supprimer cette ligne.

Les travaux seront terminés en décembre 2006 et un nouveau plan IC/IR sera élaboré. Etant donné que la ligne Bruxelles-Louvain aura été mise à quatre voies, une ligne ferroviaire via Haacht sera en principe inutile. Dans la mesure où la Région flamande, la province du Brabant flamand, De Lijn et la SNCB estiment que Haacht est un carrefour de transports publics régionaux, les possibilités visant à optimiser l'offre de trains seront analysées.

La SNCB a élargi l'offre en heures de pointe en programmant un arrêt à Haacht pour les trains P existants. Vu qu'un nombre restreint de trains P sont encore détournés par Haacht, l'offre reste limitée. C'est la raison pour laquelle la SNCB envisage d'instaurer à Malines une correspondance d'une ligne à l'autre. Le matin, de nouvelles liaisons directes seront aménagées grâce aux arrêts supplémentaires des trains P, ce qui sera également le cas le soir, très tôt dans la soirée. La correspondance à Malines permet de résoudre le problème plus tard dans la soirée. La SNCB ne dispose pas des moyens nécessaires pour assurer une liaison directe supplémentaire entre Bruxelles et Haacht.

Le **président**: La réponse à la question de M. Chastel sur les élections sociales au sein des entreprises publiques sera transmise par écrit à la demande de l'intéressé. Les membres de la commission en recevront une copie.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur «des questions régionales d'organisation des départements

tijdens de avondspits zou dan ook moeten worden opgevoerd. Helaas gaan er geruchten dat de lijn weer wordt gesloten na de voltooiing van de werken.

Zal de minister de NMBS trachten te overtuigen de lijn te behouden? Zullen er na 17 uur ook rechtstreekse verbindingen Brussel-Haacht komen? Zal er meer parkeerplaats aan het station van Haacht worden gecreëerd?

06.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Omwille van de werken tussen Leuven en Brussel is er een supplementaire piekuurlijn naar Brussel via Haacht. Op dit ogenblik is er geen sprake van het afschaffen van die lijn.

In december 2006 zullen de werken voltooid zijn en komt er een nieuw IC/IR-plan. Omdat er dan vier sporen tussen Brussel en Leuven zullen liggen, is er in principe geen spoorlijn via Haacht nodig. Omdat het Vlaamse Gewest, de provincie Vlaams-Brabant, De Lijn en de NMBS Haacht als een regionaal openbaar vervoersknooppunt beschouwen, zal worden nagegaan hoe een zo optimaal treinaanbod kan worden gerealiseerd.

Het bijkomende piekuuraanbod komt er door bestaande P-treinen halt te laten houden in Haacht. Omdat er al een pak minder P-treinen via Haacht worden omgeleid dan vroeger, blijft het aanbod beperkt. Daarom overweegt de NMBS om een overstap in Mechelen mogelijk te maken van de ene lijn op de andere. 's Ochtends komt er dan een aantal nieuwe rechtstreekse verbindingen door de extra haltes van de P-treinen. 's Avonds is dat ook zo, maar dan wel erg vroeg. Dat wordt gedeeltelijk opgevangen door de overstapmogelijkheid in Mechelen. De NMBS heeft geen middelen om een extra rechtstreekse verbinding tussen Brussel en Haacht te verzorgen.

De **voorzitter**: Het antwoord op de vraag van de heer Chastel over de sociale verkiezingen in overheidsbedrijven, zal op zijn verzoek schriftelijk aan hem worden bezorgd. De leden van de commissie krijgen een kopie.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de organisatie van de afdelingen 'mail' en 'retail' van De Post op lokaal

‘mail’ et ‘retail’ de La Poste» (n° 1365)

07.01 Camille Dieu (PS): La Poste a décidé de séparer les missions de distribution et celles réservées aux guichets. Ces deux activités sont déjà, pour la plupart, abritées dans des bâtiments différents. Mais des problèmes se posent.

Ainsi, dans ma région, Frameries-Quévy et Quiévrain-Hensies ont été regroupés pour optimiser leur efficacité mais, à ce jour, peu de chose sont bougés. Plusieurs bâtiments se trouvent dans un état de vétusté problématique.

Quel phasage est-il prévu pour la réorganisation? Un agenda s'impose si La Poste veut éviter des troubles au sein du personnel.

Comment expliquer l'investissement prévu dans ces locaux pour y installer le nouveau système informatique «Post-station», alors qu'ils sont appelés à disparaître ?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : En ce qui concerne «Post-station», La Poste disposait de deux systèmes informatiques qui fonctionnent en parallèle.

Elle a décidé d'installer un système unique pour optimiser le travail. Des investissements devront être consentis mais le coût en infrastructure est limité et le matériel sera utilisable dans d'autres bâtiments.

En ce qui concerne l'optimisation de la situation immobilière de La Poste, il faut restructurer. Les sous-régions qui connaissent la meilleure situation sont celles qui ont, plus vite que les autres, décidé d'adapter leurs installations.

Dans les deux cas que vous citez, La Poste est consciente des difficultés rencontrées par le personnel. Ces bureaux font partie de la liste des investissements prioritaires. Les bureaux distributeurs en question pourraient être transférés dans de nouveaux locaux dans les prochains mois.

L'incident est clos.

08 Question de M. Servais Verherstraeten au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements de la SNCB à Anvers" (n° 1545)

vlak" (nr. 1365)

07.01 Camille Dieu (PS): De Post heeft beslist de activiteiten rond de uitreiking en de loketverrichtingen op te splitsen. Meestal gebeuren die activiteiten nu al in afzonderlijke gebouwen. Toch brengt die beslissing moeilijkheden mee.

In mijn streek werden de kantoren van Frameries-Quévy en van Quiévrain-Hensies gefuseerd met het oog op meer efficiëntie, maar tot nu toe is er niet veel veranderd. Verscheidene gebouwen bevinden zich in verregaande staat van verval.

Volgens welke fazen zal de reorganisatie worden doorgevoerd? Indien De Post onrust bij het personeel wil voorkomen, moet ze voor een planning zorgen.

Waarom is in die gebouwen een investering gepland voor het nieuwe informaticasysteem "Post-station", terwijl ze in de toekomst niet langer zullen worden gebruikt?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Wat "Post-station" betreft, is het zo dat De Post vroeger met twee informaticasystemen werkte, die naast elkaar werden gebruikt.

Zij heeft beslist een enkel systeem in te voeren teneinde het werk te optimaliseren. Er zullen investeringen moeten worden gedaan, maar de infrastructuurkosten zijn beperkt en het materiaal zal ook in andere gebouwen kunnen worden gebruikt.

Inzake de optimalisering van de situatie op het stuk van het vastgoed bij De Post, moet tot een herstructurering worden overgegaan. De subregio's waar de situatie het gunstigst is, hebben sneller dan de andere regio's beslist de nodige aanpassingen aan hun gebouwen aan te brengen.

In de twee gevallen die u aanhaalt is De Post zich bewust van de moeilijkheden waarmee het personeel te kampen heeft. Die kantoren staan op de lijst van de prioritaire investeringen. De desbetreffende uitreikingskantoren zouden in de komende maanden in nieuwe gebouwen kunnen worden ondergebracht.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen van de NMBS in Antwerpen" (nr. 1545)

08.01 Servais Verherstraeten (CD&V): La SNCB a l'intention de renforcer les lignes existantes et de prévoir des quais et des arrêts supplémentaires, afin de compenser les désagréments causés par les travaux sur le ring d'Anvers. Le ministre peut-il expliquer concrètement en quoi consiste ce projet ? Quels en seront les coûts ? Qui les financera ? Le gouvernement fédéral en prendra-t-il une partie en charge ? Le gouvernement flamand a-t-il été consulté ?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Il y a, à vrai dire, un déficit d'exploitation. Il en coûtera 7,6 millions d'euros, dont 2,6 millions à charge de la Région flamande et 1,6 millions à charge de la SNCB. En ce qui concerne les 3,3 millions restants, les discussions sont encore en cours. J'imagine que les deux parties assumeront chacune la moitié de cette somme. J'espère qu'un accord interviendra à ce sujet à la fin de ce mois. Il s'agit clairement d'un déficit d'exploitation à la SNCB et non d'un déficit budgétaire du gouvernement fédéral.

08.03 Servais Verherstraeten (CD&V): J'espère que la commission sera informée de cet accord.

L'incident est clos.

09 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'assainissement des sites pollués appartenant à la SNCB" (n° 1419)

09.01 François Bellot (MR): L'assainissement des sites industriels désaffectés ou la réhabilitation des sites en activité constitue une exigence des autorités européennes notamment dans le cadre de la protection des eaux souterraines. La SNCB est un grand propriétaire foncier du territoire belge. Souvent des parties entières de propriétés de la SNCB ont servi pour des stockages ou des activités industrielles. Compte tenu des évolutions différentes entre les régions, je voudrais avoir des précisions.

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Vous parlez d'assainissement et de réhabilitation ?

09.03 François Bellot (MR): L'assainissement concerne des sites désaffectés, et la réhabilitation concerne des sites encore en activité. La différence, c'est que lorsqu'il y a un site industriel désaffecté, il faut en principe le réhabiliter avant

08.01 Servais Verherstraeten (CD&V): De NMBS heeft plannen om bestaande lijnen te versterken en in extra perrons en haltes te voorzien, dit allemaal om de hinder van de werken aan de Ring van Antwerpen te helpen opvangen. Kan de minister die plannen concreet toelichten? Welk prijskaartje hangt eraan vast? Wie zal het minder-hinderproject betalen? Zal de federale overheid mee betalen? Is er overleg geweest met de Vlaamse regering?

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Eigenlijk is er een exploitatietekort. Het kost 7,6 miljoen euro, waarvan het Vlaams Gewest er 2,6 betaalt en de NMBS 1,6. De overige 3,3 miljoen euro staat nog ter discussie. Ik vermoed dat beide partijen elk de helft voor hun rekening zullen nemen. Eind deze maand verwacht ik er een akkoord over. Het gaat duidelijk om een exploitatietekort bij de NMBS en niet om een begrotingstekort van de federale overheid.

08.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Ik hoop dat de commissie op de hoogte zal worden gebracht van het akkoord.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sanering van vervuilde NMBS-sites" (nr. 1419)

09.01 François Bellot (MR): In het kader van de bescherming van het grondwater eisen de Europese autoriteiten dat leegstaande industriële sites worden gesaneerd of dat sites die nog in gebruik zijn worden gerehabiliteerd. De NMBS is een van de belangrijkste grondeigenaars in België. Vaak werden grote delen van NMBS-eigendommen gebruikt voor de opslag van industriële producten of voor industriële activiteiten. Rekening houdend met de uiteenlopende evoluties in de diverse gewesten, zou ik ter zake graag enkele toelichtingen krijgen.

09.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): U heeft het over saneringen en rehabilitaties?

09.03 François Bellot (MR): De sanering geldt voor leegstaande sites en de rehabilitatie heeft betrekking op sites die thans nog worden gebruikt. Het verschil is dat een leegstaande industriële site in principe moet worden gesaneerd alvorens de

que le nouveau propriétaire le remette en activité. Par contre, on doit mettre en ordre certains sites tels les dépôts d'essence, etc.

Je voudrais connaître le nombre de sites ferroviaires désaffectés ou non qui ont fait l'objet d'une réhabilitation, en distinguant les sites par régions, pour 2001, 2002, 2003 et les prévisions pour 2004. Quels sont les montants des crédits consacrés à ces réhabilitations ? La règle 60/40 est-elle d'application ? La SNCB a-t-elle évalué les coûts globaux respectifs d'assainissement de ses propriétés dans les trois régions ? Enfin, la SNCB envisage-t-elle la constitution d'un fonds d'assainissement pour permettre de faire face à l'avenir à ces charges importantes mais cachées ; compte-t-elle contractualiser ou conventionner la planification de l'assainissement des sites ferroviaires ou industriels se trouvant sur son domaine ?

09.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Le nombre de sites a été assez limité en 2003 (1 à Bruxelles, 2 en Flandre, 2 en Wallonie). Le coût pour 2003 est de 5 millions d'euros, de 4,8 millions d'euros pour 2002 et de 5,3 millions d'euros pour 2004. L'évolution est irrégulière entre les Régions.

La répartition 60/40 n'est pas de mise ici.

La répartition est influencée par les législations régionales. La provision comptable pour l'assainissement des terrains pollués s'élève à 138,3 millions d'euros. Cette provision est adaptée régulièrement. On essaie de trouver un accord avec les Régions, mais il n'y a pas encore de convention-cadre.

09.05 François Bellot (MR): Il faut noter que les dispositions ne sont pas les mêmes en Flandre et en Wallonie. En Flandre c'est le vendeur qui supporte les coûts de réhabilitation, alors qu'en Wallonie c'est le nouveau propriétaire qui doit solliciter une aide de la Région. En Wallonie, il y aura des mesures pour tout ce qui contient des herbicides. Or les voies de chemin de fer contiennent beaucoup d'herbicide.

Je pense que la SNCB doit aborder les choses de façon régionale. A-t-elle constituée un fonds à cette fin ?

09.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): C'est l'objet du provisionnement.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

nouvelle eigenaar er opnieuw gebruik mag van maken. Daarentegen moeten bepaalde sites, zoals benzinedepots, enz. worden opgeruimd.

Graag vernam ik hoeveel al dan niet in onbruik geraakte spoorwegsites gerehabiliteerd werden. Ik zou een overzicht willen van de sites per Gewest voor de jaren 2001, 2002, 2003 en de vooruitzichten voor 2004. Hoeveel geld werd er aan deze rehabilitatiewerken besteed? Is de 60/40-regel van toepassing? Heeft de NMBS de totaalprijs van de sanering van haar eigendommen in de drie Gewesten berekend? Is de NMBS tot slot van plan een saneringsfonds op te richten om in de toekomst het hoofd te kunnen bieden aan deze grote maar verborgen uitgaven? Gaat ze een contract of een conventie sluiten in verband met de planning van de sanering van de spoorwegsites of industrierterreinen die haar eigendom zijn?

09.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): In 2003 ging het maar om een klein aantal sites (een in Brussel, twee in Vlaanderen, twee in Wallonië). In 2003 bedroegen de eraan verbonden uitgaven 5 miljoen euro, in 2002 4,8 miljoen euro en in 2004 zouden de uitgaven 5,3 miljoen euro bedragen. De uitgaven zijn van jaar tot jaar verschillend voor de Gewesten.

De verdeelsleutel 60/40 wordt hier niet toegepast. De verdeling wordt beïnvloed door de gewestelijke regelgevingen. De boekhoudkundige provisie voor de sanering van de vervuilde terreinen bedraagt 138,3 miljoen euro en wordt regelmatig aangepast. Men probeert tot een vergelijk te komen met de Gewesten, maar er is nog geen raamovereenkomst.

09.05 François Bellot (MR): Op te merken valt dat er in Vlaanderen andere regels gelden dan in Wallonië. In Vlaanderen draagt de verkoper de rehabilitatiekosten terwijl in Wallonië de nieuwe eigenaar bij het Gewest moet aankloppen om steun. In Wallonië komen er maatregelen voor al wat vervuild is door onkruidverdelgers. De spoorbeddingen bevatten nu eenmaal veel onkruidverdelgers.

Ik denk dat de NMBS deze aangelegenheid vanuit een gewestelijke invalshoek moet benaderen. Heeft ze hiertoe al een fonds opgericht?

09.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De provisie vervult die taak.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- Mme Zoé Genot au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères sur "le renouvellement du conseil d'administration de l'Office national du Ducroire" (n° 1406)

- M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la composition du conseil d'administration du Ducroire" (n° 1442)

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

Le **président**: M. Deseyn étant absent, sa question devient caduque.

10.01 Zoé Genot (ECOLO): Les dispositions relatives à la composition du conseil d'administration du Ducroire ont été modifiées par la loi-programme du 24 décembre 2002. La date de l'entrée en vigueur du nouvel article 12 doit être définie par arrêté royal.

Il semble que le conseil d'administration n'a toujours pas été renouvelé. J'ai posé une question à M. Michel sur le Ducroire et sur le fait qu'il continue à accorder une série d'aides à l'exportation pour le Myanmar. Il m'a répondu qu'il n'avait pas de représentant au conseil d'administration. La situation n'est donc pas très claire.

Quand est prévue l'entrée en vigueur du nouvel article 12? Où en est le gouvernement quant au renouvellement du conseil d'administration du Ducroire? Tous les ministres du gouvernement fédéral et des Régions qui doivent proposer un membre pour le conseil l'ont-ils déjà fait?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Il y a des représentants fédéraux et régionaux. Le président du conseil d'administration a été nommé en septembre.

La Région flamande n'a toujours pas désigné de représentant. J'ai réitéré ma demande au comité de concertation. Je n'ai pas l'impression que la Région flamande se précipite. On va de toute façon nommer les représentants qui sont déjà proposés. Si la Région flamande ne se manifeste pas, ce sont les représentants actuels qui resteront en fonction. Sans nouvelles de la Région flamande, cette disposition sera prise dans les semaines qui viennent.

L'incident est clos.

11 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises

- mevrouw Zoé Genot aan de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken over "de aanstelling van de nieuwe raad van bestuur van de Nationale Delcredere dienst" (nr. 1406)

- de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over « de samenstelling van de Raad van Bestuur van Delcredere » (nr. 1442)

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

De **voorzitter**: Aangezien de heer Deseyn afwezig is, vervalt zijn vraag.

10.01 Zoé Genot (ECOLO): De programmawet van 24 december 2002 heeft de bepalingen met betrekking tot de samenstelling van de raad van bestuur van de Delcredere dienst gewijzigd. De datum van inwerkingtreding van het nieuwe artikel 12 moet bij koninklijk besluit worden vastgesteld.

De raad van bestuur zou nog steeds niet opnieuw zijn samengesteld. Ik heb minister Michel een vraag gesteld over de Delcredere dienst en over het feit dat hij exportsteun blijft toekennen voor de uitvoer naar Myanmar. Hij antwoordde dat hij geen vertegenwoordiger heeft in de raad van bestuur. De toestand is dus verre van duidelijk.

Wanneer zal het nieuwe artikel 12 in werking treden? Wat is- op regeeringsniveau - de stand van zaken met betrekking tot de vernieuwing van de raad van bestuur? Droegen alle betrokken federale en gewestministers al een kandidaat voor?

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Er zijn federale en gewestelijke vertegenwoordigers. De voorzitter van de raad van bestuur werd al in september benoemd.

Het Vlaams Gewest wees nog steeds geen vertegenwoordiger aan. Ik heb daar op het overlegcomité nogmaals op aangedrongen. Het Vlaams Gewest is duidelijk niet gehaast. De vertegenwoordigers die al werden voorgedragen, zullen in elk geval worden benoemd. Indien het Vlaams Gewest geen teken van leven geeft, blijven de huidige vertegenwoordigers hun functie bekleden. Indien het Vlaams Gewest intussen niet van zich laat horen, wordt die beslissing in de loop van de volgende weken genomen.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

publiques sur "les projets de suppression de points d'arrêt sur la ligne ferroviaire 82 Burst-Alost" (n° 1449)

11.01 Guido De Padt (VLD): Cette question peut se résumer en quelques mots : la SNCB a-t-elle l'intention de supprimer des arrêts sur la ligne ferroviaire 82 Burst-Alost ?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La SNCB ne prévoit pas de réduire l'offre ferroviaire sur cette ligne ni de supprimer des points d'arrêt.

11.03 Guido De Padt (VLD): Cette réponse est particulièrement réjouissante.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- **M. Guido De Padt** au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les possibilités d'accès à internet dans les trains" (n° 1454)

- **M. Dirk Claes** au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le cahier des charges pour les trains à double étage prévus pour l'"e-communication" (n° 1547)

12.01 Guido De Padt (VLD): La possibilité de disposer d'une connexion sans fil à Internet demeure très limitée à ce jour. La SNCB disposerait d'un atout majeur si elle incluait cette facilité dans son offre.

L'autorité fédérale prendra-t-elle des initiatives pour permettre l'utilisation d'Internet sur le réseau ferroviaire ? Quels obstacles l'en empêchent pour l'instant ? Dans quelle mesure le réseau ferroviaire est-il couvert par la téléphonie sans fil et quels opérateurs offrent la meilleure capacité de couverture ?

12.02 Dirk Claes (CD&V): La France projette d'installer un système WLAN dans les TGV. La société IBM aménagerait dans les wagons des *hotspots* permettant aux voyageurs d'utiliser leur GSM sans problème et sans interruption et de se connecter à Internet à partir de leur ordinateur portable par le biais de connexions sans fil.

Le cahier des charges relatif aux nouveaux trains à étages que la SNCB projette d'acheter prévoit-il que les rames de train doivent être équipées de toute l'infrastructure technologique nécessaire à

Overheidsbedrijven over "de geplande afschaffing van stopplaatsen op de treinlijn 82 Burst-Aalst" (nr. 1449)

11.01 Guido De Padt (VLD): Deze vraag kan zeer kort zijn: heeft de NMBS plannen om op de treinlijn 82 Burst-Aalst stopplaatsen te schrappen?

11.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De NMBS heeft geen plannen om op deze lijn het treinaanbod te verminderen noch om stopplaatsen af te schaffen.

11.03 Guido De Padt (VLD): Dat is bijzonder goed nieuws.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- **de heer Guido De Padt** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijkheden van internetgebruik op de treinen" (nr. 1454)

- **de heer Dirk Claes** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het lastenboek voor de dubbeldekstreinen met e-communication voorzieningen" (nr. 1547)

12.01 Guido De Padt (VLD): De mogelijkheid om draadloos in te loggen op internet is momenteel nog altijd bijzonder beperkt. Het zou voor de NMBS een sterke troef zijn mocht zij deze voorziening in haar aanbod kunnen opnemen.

Zal de federale overheid initiatieven nemen om het internetgebruik op het spoorwagennet mogelijk te maken? Wat zijn de hinderpalen die dit vooralsnog onmogelijk maken? In welke mate wordt het spoorwagennetwerk gedekt door draadloze telefonie en welke operatoren hebben de beste dekkingcapaciteit?

12.02 Dirk Claes (CD&V): In Frankrijk zijn er plannen om een WLAN-systeem te installeren in de HST's. De firma IBM zou zogenaamde *hotspots* in de wagons aanbrengen waardoor reizigers hun GSM probleemloos en zonder onderbreking kunnen gebruiken en zij via internetaansluitingen hun laptops draadloos kunnen inloggen op internet.

Vermeldt het lastenboek voor de nieuwe dubbeldekstreinen die de NMBS zal aankopen, dat de treinstellen moeten worden uitgerust met alle technologische voorzieningen om een vlotte en

l'établissement aisé d'une connexion GSM et Internet ? Les nouvelles rames ont une durée de vie prévue de vingt à trente ans mais, en 2025, ces infrastructures spécifiques seront indispensables. Le rail pourrait d'ailleurs miser sur cette option pour renforcer dès à présent son attrait aux yeux du voyageur d'affaires. Prévoit-on d'aménager également de tels *hotspots* dans les grandes gares ?

12.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Deux options s'offrent à nous : les réseaux existants de téléphonie mobile et les liaisons satellite. Le Thalys recourt à des liaisons satellite qui produisent d'excellents résultats, sauf dans les tunnels, mais sont très coûteuses. Nos trains à étage ne parcourant pas de grandes distances, le recours à un satellite reviendrait trop cher.

Le problème des réseaux de téléphonie mobile, c'est le nombre insuffisant d'antennes. En outre, il faut savoir qu'un wagon de chemin de fer fonctionne comme une cage de Faraday de sorte que les communications doivent passer par les fenêtres. Or celles-ci sont revêtues d'une pellicule protectrice. En fonction de la ligne parcourue, le premier opérateur n'offre quasiment aucune couverture, le deuxième garantit une couverture de 31 à 97 % et le troisième offre une couverture de 42 à 100 %. Sur la partie du réseau qui a été contrôlée, la couverture est en moyenne de 86 % pour le premier opérateur et de 78 % pour le deuxième.

Il s'agit de convaincre les opérateurs de téléphonie mobile qu'il y a une clientèle potentiellement intéressante mais qui ne trépigne pas d'impatience.

La vitesse du train joue contre l'utilisation de la téléphonie mobile pour des applications informatiques.

12.04 Dirk Claes (CD&V) : Les points d'accès sans fil embarqués constituent-ils une option ?

12.05 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Ils sont utilisés dans le Thalys mais la formule est onéreuse. Je transmettrai ma réponse à la commission.

L'incident est clos.

13 Interpellation de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réouverture au

problème sans mobile téléphone- et intranetverbinding tot stand te brengen? Nieuwe treinstellen moeten twintig à dertig jaar meegaan en tegen 2025 zal echt niemand meer zonder die specifieke voorzieningen kunnen. Op die manier zou het spoorverkeer trouwens nu al aantrekkelijker worden voor de zakenreiziger. Zijn er plannen om ook in de grote stations dergelijke *hotspots* aan te brengen?

12.03 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*) : Er zijn twee opties: de bestaande mobilfoonnetwerken en satellietverbindingen. Thalys werkt met satellietverbindingen, wat erg goede resultaten oplevert - behalve in tunnels, maar wat ook erg duur is. Onze dubbeldekstreinen leggen niet zulke lange afstanden af, zodat het te duur zou zijn om daarvoor een satelliet in te schakelen.

Het probleem met de mobilfoonnetwerken is dat er onvoldoende antennes zijn. Daarnaast fungeert een treinwagon als een kooi van Faraday, zodat de communicatie door de ramen moet verlopen, die echter bekleed zijn met een beschermende folie. Eén operator biedt, naargelang van de bereden lijn, zo goed als geen dekking, de tweede garandeert een dekking van 31 tot 97 procent en de derde biedt een dekking van 42 tot 100 procent. Op het gedeelte van het net dat gecontroleerd werd belooft de dekking gemiddeld 86 procent voor de eerste operator en 78 procent voor de tweede.

De mobilfoonoperatoren moeten ervan worden overtuigd dat er een potentieel interessant cliëntèle is, maar ze staan niet te trappelen.

De snelheid van de trein speelt tegen het gebruik van mobilfonie voor computertoepassingen.

12.04 Dirk Claes (CD&V) : Zijn rijdende hotspots een optie ?

12.05 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*) : Thalys maakt daar gebruik van, maar het is erg duur. Ik overhandig mijn antwoord aan de commissie.

Het incident is gesloten.

13 Interpellatie van de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de wederopenstelling

trafic voyageur de la ligne Arlon-Virton" (n° 218)

13.01 Joseph Arens (cdH): Parmi les études portant sur les projets de réouverture de lignes ferroviaires au trafic voyageur, il était question de la ligne Arlon-Virton.

Ces projets n'ont jamais été intégrés dans les projets d'investissement de la SNCB.

La Région wallonne a pourtant soutenu l'intégration de cette ligne dans le cadre de la définition des lignes et corridors wallons. Quel avenir entendez-vous réserver à cette ligne?

Avez-vous pris contact avec le gouvernement luxembourgeois? Je souhaite un engagement politique ferme.

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Le rapport émis en mai 2001 dit que l'ouverture de lignes supplémentaires peut être envisagée si l'Etat supporte les coûts supplémentaires. Pour la ligne Arlon-Virton, il en coûterait entre 200 000 et 800 000 euros.

Prendre un engagement ferme de ma part n'est pas réaliste. J'ai rencontré mon collègue luxembourgeois qui ne m'a pas parlé de son intérêt pour cette réouverture.

Les plans de transport et d'entreprise de la SNCB ne vont pas dans le sens de lignes supplémentaires.

13.03 Joseph Arens (cdH): Il en coûterait pourtant moins cher au gouvernement luxembourgeois que de refaire les autoroutes !

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Joseph Arens et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Joseph Arens et la réponse du vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, demande au gouvernement

- de soutenir politiquement et budgétairement le projet de réouverture au voyageur de la ligne Arlon-Virton-Athus;

- de traduire concrètement cet engagement dans le cadre des négociations du troisième contrat de gestion, dans l'approbation du plan d'entreprise Move 2007 et dans l'évaluation du plan d'investissement 2003-2007;

- de prendre contact avec le gouvernement

van de lijn Aarlen-Virton voor het reizigersverkeer" (nr. 218)

13.01 Joseph Arens (cdH): In de studies over de plannen met het oog op de heropening van spoorlijnen voor het reizigersvervoer was er sprake van de lijn Aarlen-Virton.

Maar die plannen werden nooit opgenomen in de investeringsprojecten van de NMBS. Het Waalse Gewest heeft de integratie van die lijn in het kader van de omschrijving van de Waalse lijnen en corridors nochtans gesteund. Welke toekomst is die lijn beschoren ?

Heeft u contact opgenomen met de Luxemburgse regering ? Ik verwacht van de regering dat ze een onvoorwaardelijke politieke verbintenis aangaat.

13.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): In het in mei 2001 uitgebrachte verslag staat dat de openstelling van bijkomende lijnen in het vooruitzicht kan worden gesteld als de staat de bijkomende kosten draagt. Voor de lijn Aarlen-Virton zou het kostenplaatje tussen 200.000 en 800.000 euro bedragen.

Het zou niet realistisch zijn een onvoorwaardelijke verbintenis aan te gaan. Ik had een ontmoeting met mijn Luxemburgse collega die geen interesse voor die heropening bleek te hebben.

De vervoers- en bedrijfsplannen van de NMBS gaan niet in de richting van extra lijnen.

13.03 Joseph Arens (cdH): Voor de Luxemburgse regering zou dat nochtans goedkoper uitvallen dan de snelwegen volledig te herstellen !

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Joseph Arens en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Joseph Arens en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, vraagt de regering

- het plan voor de heropening van de lijn Aarlen-Virton-Athus voor het reizigersverkeer op politiek en begrotingsvlak te ondersteunen;

- aan die verbintenis een concrete invulling te geven in het kader van de onderhandelingen over het derde beheerscontract, de goedkeuring van het bedrijfsplan Move 2007 en de evaluatie van het investeringsplan 2003-2007;

- contact op te nemen met de Luxemburgse

luxembourgeois intéressé par ce projet de réouverture de cette ligne."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Valérie De Bue et par MM. Guido De Padt et Daan Schalck.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

14 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de plus de 500 travailleurs de Belgacom" (n° 1486)

14.01 Guido De Padt (VLD): Le 28 janvier 2004, Belgacom a organisé une session d'information pour la commission de l'Infrastructure. A cette occasion, nous avons appris que 500 anciens membres du personnel ne se sont pas encore vu attribuer une nouvelle fonction au sein de l'entreprise et qu'ils ont été regroupés dans un pool temporaire.

De combien de personnes s'agit-il précisément? Parmi elles, combien ont-elles dû rester chez elles? Quelles perspectives d'emploi ordinaire peuvent-elles leur être offertes? Doivent-elles craindre un licenciement?

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Il s'agit de 533 personnes, dont 55 pour cent de néerlandophones, 45 pour cent de francophones et 0,3 pour cent de germanophones. Quatre-vingt personnes sont inactives pour cause de maladie ou d'interruption de carrière. Il doit être possible, moyennant une formation complémentaire, de trouver un nouvel emploi pour les autres, toujours sur base volontaire. Ces personnes pourraient, par exemple, être affectées au projet des cartes d'identité électroniques ou au projet de *call taking* d'ASTRID.

14.03 Guido De Padt (VLD): Il n'y aura donc aucun licenciement sec.

14.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Non. Il est possible cependant que les malades passent, à terme, sous le régime de l'invalidité.

L'incident est clos.

15 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la prise en charge par

regering, die bij dat plan tot heropening van die lijn betrokken is."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Valérie De Bue en door de heren Guido De Padt en Daan Schalck.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

14 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van meer dan 500 personeelsleden bij Belgacom" (nr. 1486)

14.01 Guido De Padt (VLD): Belgacom organiseerde op 28 januari 2004 een informatiesessie voor de commissie Infrastructuur. Daar werd gemeld dat 500 voormalige personeelsleden nog geen nieuwe functie kregen binnen het bedrijf en werden ondergebracht in een tijdelijke pool.

Om hoeveel mensen gaat het precies? Hoeveel van hen dienden thuis te blijven? Welke perspectieven op gewone tewerkstelling kan hen worden geboden? Moeten ze vrezen voor ontslag?

14.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Het gaat om 533 personen, waarvan 55 procent Nederlandstaligen, 45 procent Franstaligen en 0,3 procent Duitstaligen. Tachtig personen zijn inactief wegens ziekte of loopbaanonderbreking. Het moet mogelijk zijn om voor de anderen, via extra opleiding, een nieuwe plaats te vinden. Dit gebeurt steeds op vrijwillige basis. Deze mensen zouden bij voorbeeld kunnen worden ingezet in het project van de elektronische identiteitskaarten of voor de *call taking* van ASTRID.

14.03 Guido De Padt (VLD): Er zullen dus geen naakte ontslagen vallen.

14.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Nee. Het is wel mogelijk dat de zieken op termijn in de invaliditeit terechtkomen.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de tenlasteneming

les employeurs des déplacements en train entre le domicile et le lieu de travail" (n° 1499)

15.01 Valérie De Bue (MR): Lors du Conseil des ministres du 23 janvier, le gouvernement s'est prononcé en faveur de la gratuité du transport domicile-lieu de travail par le train. Le coût de ces déplacements sera à charge des employeurs à raison de 80% tandis que l'Etat interviendra pour les 20% restant.

En 2004, cette mesure entraînera un coût de 10,9 millions d'euros pour la SNCB. Certains affirment que ce montant sera imputé sur l'enveloppe attribuée aux opérations de fidélisation.

Les réductions liées au programme de fidélisation risquent-elles d'être supprimées?

Quelles sont les modalités précises de la contribution de la SNCB ?

Par ailleurs, les travailleurs du secteur privé devront attendre 2005 pour bénéficier de la gratuité.

Qu'en est-il des entreprises publiques autonomes ? Sont-elles considérées comme relevant du secteur public? Dans l'affirmative, la mesure sera-t-elle d'application dès cette année?

Enfin, quelle est l'estimation du coût de la gratuité pour les entreprises publiques autonomes en dehors de la SNCB?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Une décision est intervenue au sein du Conseil des ministres et le conseil d'administration de la SNCB a approuvé le principe de cette mesure.

Le principe de base repose sur une clé de répartition de 80% pour l'employeur et 20% pour la SNCB.

Les 20% pris en charge par la SNCB seront compensés par l'Etat fédéral.

Jusqu'à présent, la SNCB bénéficiait d'une enveloppe d'environ 11 millions d'euros pour l'opération de fidélisation.

S'agissant de l'année 2004, le gouvernement a décidé de donner le solde aux entreprises publiques qui paient 80% pour en arriver à 100% des coûts. Cependant, les entreprises qui paient plus de 80% vont continuer à payer plus de 80%. C'est notamment le cas de la Région flamande et de l'Etat fédéral.

La mesure concerne tous les fonctionnaires fédéraux, le personnel de Belgacom et les parastataux. Dans le cas de La Poste, la décision

door de werkgevers van de kosten van het woon-werkverkeer met de trein" (nr. 1499)

15.01 Valérie De Bue (MR): Tijdens de ministerraad van 23 januari sprak de regering zich uit vóór gratis woon-werkverkeer per trein. De kosten voor deze verplaatsingen zouden voor tachtig procent door de werkgevers worden gedragen terwijl de staat de resterende twintig procent voor zijn rekening zou nemen.

In 2004 zal deze maatregel de NMBS 10,9 miljoen euro kosten. Volgens sommigen zal dit bedrag uit het budget voor de klantenbinding worden gehaald.

Bestaat het risico dat de kortingen in het kader van het getrouwheidsprogramma zullen worden afgeschaft?

Onder welke precieze voorwaarden zal de NMBS tot deze maatregel bijdragen?

Bovendien zullen de werknemers uit de privé-sector tot 2005 moeten wachten alvorens zij gratis kunnen sporen.

Welke regeling is er voor de autonome overheidsbedrijven getroffen?

Rekent men deze tot de overheidssector? Zo ja, zal deze maatregel dit jaar ingaan?

Hoeveel zal het gratis vervoer de andere autonome overheidsbedrijven (buiten de NMBS) kosten?

15.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De ministerraad heeft een beslissing genomen en de raad van bestuur van de NMBS heeft het principe van deze maatregel goedgekeurd.

Er wordt een verdeelsleutel gehanteerd van tachtig procent ten laste van de werkgever en twintig procent ten laste van de NMBS.

De twintig procent ten laste van de NMBS zullen door de federale Staat worden gecompenseerd.

Tot nu toe kreeg de NMBS een budget van ongeveer 11 miljoen euro voor de operatie klantenbinding.

De regering besliste voor 2004 het saldo uit te keren aan de overheidsbedrijven die 80 % van de kosten dragen, om zo tot 100 % van de kosten te komen. De bedrijven die nu meer dan 80 % betalen, zullen dat blijven doen. Dat is onder meer zo voor het Vlaams Gewest en de federale Staat.

De maatregel is van toepassing op alle federale ambtenaren, op het personeel van Belgacom en van de parastatalen. Voor De Post werd nog geen

n'a pas encore été prise ; elle devrait faire suite à une négociation globale avec les syndicats.

L'action de fidélisation de 8% se poursuivra en 2004 mais cessera en 2005 en raison de l'ouverture de la mesure au secteur privé.

Les entreprises qui paieront plus de 80% avant le 1^{er} janvier 2005 retomberont à 80% au cours de cinq années suivantes.

Bien que les autorités publiques ne soient pas concernées par ce mouvement, le secteur privé bénéficiera de cet abaissement dans les cinq années à venir.

Nous avons opté pour l'année 2005 afin de respecter le cycle habituel des conventions collectives qui est de deux ans.

Par ailleurs, nous avons annoncé la mesure suffisamment tôt pour qu'elle soit intégrée aux futures négociations. La SNCB entrera en contact avec les entreprises les plus concernées en vue d'évaluer ce qu'il est possible de faire. La méthodologie sera celle du paiement par tiers.

A l'heure actuelle, un employeur peut rembourser a posteriori son employé.

D'autre part, le système du tiers-payant prévoit un paiement direct de l'entreprise à la SNCB. Cette dernière insiste pour universaliser cette procédure dans la mesure où elle sera obligatoire en 2005.

S'agissant du coût de la gratuité, les entreprises publiques ne devront rien payer. En effet, les 80% sont déjà atteints, mis à part pour La Poste. Celle-ci ne rembourse que 75% et préfère discuter préalablement avec les syndicats.

A l'exception de Belgocontrol, la mesure ne devrait engendrer aucun coût supplémentaire.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17.55 heures.

beslissing genomen. Daar zullen eerst globale onderhandelingen met de vakbonden worden gevoerd.

De tachtig procentformule voor klantenbinding zal in 2004 worden voortgezet, maar zal in 2005 worden stopgezet omdat de maatregel tot de privé-sector wordt uitgebreid.

De ondernemingen die meer dan tachtig procent zullen betalen vóór 1 januari 2005, zullen in de loop van de vijf volgende jaren maar tachtig procent meer moeten betalen.

Die regeling geldt niet voor de overheid en die verlaging zal de privé-sector in de komende vijf jaar ten goede komen.

Wij hebben geopteerd voor het jaar 2005 om rekening te houden met de gebruikelijke cyclus van twee jaar van de collectieve arbeidsovereenkomsten.

Voorts hebben wij de maatregel tijdig genoeg aangekondigd opdat ermee rekening kan worden gehouden in het kader van de toekomstige onderhandelingen. De NMBS zal contact opnemen met de meest betrokken ondernemingen om na te gaan wat op dat stuk kan worden ondernomen. In dat kader zal gebruik worden gemaakt van de derdebetalersregeling.

Op dit ogenblik kan een werkgever zijn werknemer achteraf terugbetalen. De derdebetalersregeling bepaalt anderzijds dat het bedrijf de NMBS rechtstreeks betaalt. Daar deze procedure vanaf 2005 verplicht zal zijn, pleit de NMBS voor de veralgemening ervan.

Inzake de kost van het gratis aanbod zullen de overheidsbedrijven niets te betalen hebben. De tachtig procent is immers al bereikt, behalve voor De Post. Deze betaalt slechts vijfenzeventig procent terug en onderhandelt liever vooraf met de vakbonden.

Tenzij voor Belgocontrol, zou de maatregel geen meerkosten moeten meebrengen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.55 uur.