



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

07-01-2004

Après-midi

woensdag

07-01-2004

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

- Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le rôle social de la Loterie nationale" (n° 835) 1
Orateurs: **Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Yves Leterme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les ateliers de traction de la SNCB" (n° 872) 3
Orateurs: **Yves Leterme, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Bart Laeremans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le service de répondeur de Belgacom" (n° 902) 6
Orateurs: **Bart Laeremans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Guy D'haeseleer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences, pour le paiement des pensions, du hold-up perpétré au bureau de poste de Ninove" (n° 912) 8
Orateurs: **Guy D'haeseleer, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'utilisation éventuelle de sable pollué pour l'aménagement de la ligne à grande vitesse" (n° 919) 11
Orateurs: **Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Françoise Colinia au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le droit de grève dans les transports en commun" (n° 960) 12
Orateurs: **Françoise Colinia, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la coopération entre Electrabel et La Poste" (n° 1036) 14
Orateurs: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'emploi des Bruxellois au sein des entreprises publiques" (n° 1086) 17
Orateurs: **Karine Lalieux, Johan Vande**

INHOUD

- Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sociale rol van de Nationale Loterij" (nr. 835) 1
Sprekers: **Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de NMBS-tractiewerkplaatsen" (nr. 872) 3
Sprekers: **Yves Leterme, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de antwoorddienst van Belgacom" (nr. 902) 6
Sprekers: **Bart Laeremans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Guy D'haeseleer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de overval op het postkantoor van Ninove voor de uitbetaling van de pensioenen" (nr. 912) 8
Sprekers: **Guy D'haeseleer, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het mogelijk gebruik van vervuild zand voor de aanleg van de hoge snelheidslijn" (nr. 919) 11
Sprekers: **Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Françoise Colinia aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het stakingsrecht in het openbaar vervoer" (nr. 960) 12
Sprekers: **Françoise Colinia, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de samenwerking tussen Electrabel en De Post" (nr. 1036) 14
Sprekers: **Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het percentage Brusselaars dat in de overheidsbedrijven werkt" (nr. 1086) 17
Sprekers: **Karine Lalieux, Johan Vande**

Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

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

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

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

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

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

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

Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

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

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

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

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

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

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

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

du

MERCREDI 7 JANVIER 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 7 JANUARI 2004

Namiddag

De vragen en interpellaties vangen aan om 15.41 uur.

Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde.

Les questions et les interpellations commencent à 15.41 heures.

Président: M. Francis Van den Eynde.

De **voorzitter**: De vraag nr. 753 van de heer Tommelein is omgezet in een schriftelijke vraag.

De samengevoegde vragen nrs. 790, 953 en 918 van respectievelijk mevrouw Hilde Vautmans, mevrouw Hilde Claes en mevrouw Inge Vervotte worden verplaatst naar volgende week.

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

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

01.01 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de minister, de Nationale Loterij vervult in België een belangrijke sociale rol. Elk jaar wordt de winst van de loterij verdeeld onder wetenschappelijke, culturele en non-profitorganisaties in ons land. Een deel van de opbrengst is gereserveerd voor begunstigden die bij wet zijn bepaald. Ik denk dan aan het Rampenfonds of de Koning Boudewijnstichting.

De andere opbrengsten worden verdeeld in vier portefeuilles, namelijk geld voor de drie Gemeenschappen, de bijzondere bijdragen, de doeleinden van openbaar nut en de specifieke dossiers.

De minister heeft eigenlijk, behalve voor de eerste twee portefeuilles, veel vrijheid bij het bepalen van de organisaties die de begunstigden zullen zijn. Vandaar mijn vragen. Mijnheer de minister, welke instellingen en organisaties zullen middelen krijgen voor het volgend jaar? Hebben deze instellingen en/of organisaties enige zekerheid omtrent financiering voor de daarop volgende jaren? Hoe worden de begunstigden bepaald? Bent u eigenlijk van plan om de burgers meer bij de keuze van gesponsorde projecten te betrekken?

Ik heb ook vernomen dat de minister sportclubs wil helpen en steunen met sportoutfits. Geldt dit voor alle sportclubs? Last but not least, een visie die ik erop nahoud, is dat wanneer men eraan denkt sporten te subsidiëren men ook zou kunnen denken aan de atypische sporten, de sporten die minder media-aandacht krijgen, die het financieel al moeilijker hebben maar toch een belangrijke functie vervullen binnen de maatschappij. Ik denk dan meer bepaald aan het vrouwenvoetbal. Komt ook het vrouwenvoetbal in aanmerking voor sponsoring door de Nationale Loterij?

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

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

Il me revient que le ministre projetterait d'aider les clubs de sport en leur permettant d'acquérir du matériel. Tous les clubs sportifs bénéficieront-ils de sa générosité? Le ministre soutiendra-t-il

également des sports auxquels les médias prêtent moins attention, comme le football féminin?

01.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de winst bedraagt 210 miljoen euro. De Nationale Loterij is een merkwaardig bedrijf en het enige bedrijf waar de winst vooraf wordt bepaald. Dat is altijd zo geweest. De voorbije jaren heeft men te weinig winst gemaakt. Men heeft de bedragen wel uitbetaald maar heeft verlies geleden. De toestand herstelt zich langzaam. In 2003 heeft Lotto een stijging gekend van 4,61% van de omzet. Een aantal jaren heeft het minder goed gedraaid bij Lotto.

Alhoewel 210 miljoen euro veel geld is, is de beschikbare beleidsruimte erg beperkt. Een groot deel van het geld vloeit naar ontwikkelingsamenwerking. Een groot percentage gaat naar de Gemeenschappen en Gewesten, de wetenschappelijke en culturele instellingen. De beleidsruimte bedraagt slechts 10 miljoen euro. Veel hangt af of bepaalde projecten worden stopgezet of voortgezet. Ik verwijs naar projecten zoals voetbal of Brugge 2002. Indien dergelijke projecten wegvallen, biedt dit mogelijkheden. Ik herhaal echter dat de beleidsruimte niet erg groot is.

Wat de accenten betreft, beklemtoon ik dat het een algemene regel is dat giften van Lotto gekend moeten zijn. Dit betekent niet dat men het van de daken moet schreeuwen. Lotto vraagt echter dat de instelling op een discrete manier laat weten dat zij een bepaald project gesteund heeft. Lotto moet zich daarover niet schamen. Het is immers belangrijk dat de bevolking kan zien en weten wat er met de winst van de Lotto gebeurt.

Niemand weet echter aan welke doelen precies de winst wordt besteed. Ik vind niet dat wij dat als politieke overheid steeds moeten meedelen. Instellingen die geld ontvingen, mogen dat toch wel op een bescheiden en correcte manier tonen. Dat is een eerste gegeven en we zullen dat sowieso meer doen.

Een tweede gegeven is dat er inzake sport een aantal initiatieven zal worden genomen. We hebben het verzoek ontvangen om gedurende tien jaar een taskforce op te richten rond jonge sporters en de Olympische Spelen. U weet dat Robert Van de Walle dat initiatief heeft genomen. Dat stond ook in de krant. Er is een principiële toezegging dat de Nationale Loterij daarvoor 1 miljoen euro zal voorzien.

Voor het overige, wil ik op het vlak van sport vooral de aandacht voor de jongeren vergroten. Er bestond een project 'veiligheid bij sport' dat nu is afgelopen. We zullen het bedrag van ongeveer 1 miljoen euro per jaar nu gebruiken voor uitrustingen.

De eerste groep, met name de sportfederaties, vraagt een aantal zeer diverse uitrustingen. Wij zullen zeker ook minder bekende sporten proberen te helpen. Wij steunen onze wielervederatie. Nu hebben we hen evenwel meegedeeld dat we haar niet meer zoveel zullen steunen. We geven reeds veel aan de federatie en aan een professionele ploeg. Dat is sportondersteuning.

Iets nieuws is bijvoorbeeld ABX. Dat zijn kleine speciale fietsen. Het betreft hier niet het bedrijf ABX, maar wel de ABX-fietsen. Dat is een nieuwe activiteit binnen de wielersport en we zullen tussenkomen in materiaalkosten.

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

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

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

Je subventionnerai bien sûr aussi des sports moins connus et donc moins commerciaux.

(...): BMX.

01.03 Minister **Johan Vande Lanotte**: Inderdaad, BMX. Dat was een echte verspreking. Het gaat over BMX-fietsen. Die federatie zal worden gesteund om op dat vlak iets specifiek te doen. Zij krijgt anders commercieel sowieso geen sponsoring.

Vrouwenvoetbal krijgt weinig ondersteuning. Er wordt onderzocht of Lotto op een of andere manier kan ondersteunen. We zullen ons richten op activiteiten die commercieel veel moeilijker exploiteerbaar zijn. Op dit ogenblik is dit nog weinig concreet. Ik herhaal dat ik graag bereid ben te onderzoeken of zaken zoals vrouwenvoetbal niet kunnen worden gesteund.

Een ander voorbeeld is triatlon en duatlon voor jongeren die voor het eerst georganiseerd zouden worden. Dit zijn dure sporten inzake materiaal. Lotto heeft de atletiekfederatie beloofd een deel van het materiaal te sponsoren. We zoeken wel degelijk nichemarkten op.

01.04 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord. Ik hoop dat het onderzoek resultaten oplevert en dat een aantal sporten die belangrijk zijn maar minder media-aandacht krijgen een beroep zullen kunnen doen op sponsoring van Lotto.

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

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

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

02.01 **Yves Leterme** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, met een zekere schroom wil ik het woord nemen tussen deze grote besprekingen. Als streekgebonden parlamentslid wil ik een belangrijk dossier over de Oostendse regio aan de orde brengen. Ik wil dat echter niet doen zonder eerst de voorzitter, de vice-eerste minister en de collega's welgemeend een gelukkig nieuwjaar te wensen. Ik wens u vooral een goede gezondheid. Op politiek vlak wil ik een collega parafraseren: een klein beetje geluk, maar niet te veel zodanig dat het vrij goed verdeeld kan worden, althans wat mij betreft.

Mijn vraag gaat over de toekomst van de tractiewerkplaats in Oostende. Ik weet niet of de minister op de hoogte is van het feit dat Oostende een heel belangrijke tractiewerkplaats van de NMBS bezit, waarmee een vierhonderdtal arbeidsplaatsen gemoeid zijn. Ik wil de onrust bij het personeel vertolken over de toekomst van de tractiewerkplaats.

In het ondernemingsplan van het spoorbedrijf staat te lezen dat het aantal tractiewerkplaatsen moet worden verminderd van negen naar zes. Er lopen geruchten – ik veronderstel dat de minister straks de ware toedracht zal weten te geven – dat de tractiewerkplaats van Oostende in aanmerking zou komen voor sluiting. Nochtans is deze werkplaats nog altijd de grootste werkzetel van het spoorbedrijf in West-Vlaanderen. In een streek die het niet altijd even makkelijk heeft om jobs te creëren en te behouden, is de werkplaats een belangrijke werkgever.

Mijnheer de minister, een sluiting zou in Oostende heel hard aankomen. U weet dat beter dan ikzelf. Zien uw inwonerschap en uw

01.03 **Johan Vande Lanotte**, ministre: J'avais déjà songé moi-même au BMX. J'examinerai également les possibilités dans le domaine du football féminin. Aucune décision définitive n'a encore été prise, mais il ne fait aucun doute que nous souhaitons en tout état de cause inclure les sports de niche.

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

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

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

gedrevenheid om in Oostende jobs te creëren.

De arbeiders in de ateliers ter plekke vragen zich in dat kader af hoe het komt dat de werkplaats onderbenut wordt. Zij begrijpen meer bepaald niet waarom er dagelijks verschillende, dure locomotieven voor onderhoud naar de werkplaats van Merelbeke worden gebracht.

Soms doen zich problemen voor met betrekking tot de mobiliteit van deze locomotieven die in groep voor onderhoud naar Merelbeke vertrekken. Daar moet gewacht worden op het onderhoud en daarna moeten deze locomotieven terug op de sporen geraken, een dure aangelegenheid zowel financieel als in werkuren en inzet van middelen. In Oostende kan een groot deel van deze locomotieven onmiddellijk onderhouden worden en op korte tijd opnieuw worden ingezet op het spoorwegennet.

Mijnheer de voorzitter, ik wens een aantal vragen te stellen aan de minister van Begroting, Overheidsbedrijven, de Noordzee, de territoriale wateren en van Oostende. Mijnheer de minister, ten eerste, waarom wordt de tractiewerkplaats in Oostende onderbenut? Waarom worden de locomotieven voor onderhoud vanuit Oostende overgebracht naar Merelbeke?

Ten tweede, wanneer werd de beslissing genomen het aantal tractiewerkplaatsen te herleiden van negen naar zes? Welke drie tractiewerkplaatsen zullen worden gesloten?

Ten derde, heeft het spoorbedrijf een grondige studie uitgevoerd en werden alle mogelijkheden onderzocht om de tractiewerkplaats van Oostende uit te breiden en om te vormen tot een moderne en polyvalente werkplaats?

Ten vierde, welke initiatieven zult u nemen om de gevreesde sluiting te vermijden en de tewerkstelling van ongeveer 400 mensen in de Oostendse regio veilig te stellen?

Mijnheer de minister, ik wil eraan toevoegen dat deze vragen niet alleen geïnspireerd werden door verontruste personeelsleden, maar ook door mijn collega Vlaams parlements lid Gilbert Vanleenhove waarvan de inzet voor de streek u zeker niet onbekend is.

02.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik ben uiteraard van dat probleem op de hoogte aangezien dezelfde personen die met de heer Leterme hebben gesproken, daarover ook al eens met mij hebben gepraat.

Het antwoord op de eerste vraag, te weten waarom die treinen worden verplaatst, is eigenlijk wat vervelend. De NMBS zorgt ervoor de benuttingsgraad van de werkplaatsen zo gelijk mogelijk te houden, rekening houdend met de noden van de exploitatie. Dat betekent dat men in Merelbeke waarschijnlijk van oordeel is dat er te veel in Oostende zijn en omgekeerd. Dat betekent ook dat beide instellingen een grotere capaciteit aankunnen dan momenteel het geval is. Op zich is het geen goede vaststelling dat er twee onderbenutte instellingen zijn.

De verdeling gebeurt eigenlijk op basis van een soort eigenaarschap. Zestig locomotieven zijn eigendom van Merelbeke en zestig van Oostende. Zij hebben die in eigendom en onderhouden ze. Objectief bekeken is dat echter niet het beste criterium om werk te verdelen.

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

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

Au début des années 90, la SNCB a décidé, dans le cadre de son plan d'entreprise, de réduire de 14 à 5 le nombre d'ateliers de traction, mais cet objectif a été revu à la baisse, de sorte que 9 ateliers sont

In het ondernemingsplan 1993-1996 van de NMBS werd bepaald dat de meest economische oplossing erin bestond om slechts vijf tractiewerkplaatsen te behouden. Dat plan 1993-1996 werd gedeeltelijk omgezet. De veertien bestaande werkplaatsen werden niet tot vijf, maar tot negen gereduceerd.

In het kader van Move-2007 heeft de NMBS dat plan gedeeltelijk hernomen. In 1993 werd uitgerekend dat de ideale economische omvang vijf tractiewerkplaatsen bedraagt en één specifiek voor de TGV. Sindsdien is daarmee verder niets gedaan.

De onderhandelingen over het sociaal plan en het ondernemingsplan die nu worden gevoerd, gaan niet over het aantal tractiewerkplaatsen. Dat punt wordt per definitie pas bij het tweede gedeelte van het ondernemingsplan besproken. In de thans gevoerde discussies die handelen over de eerste twee jaar, komt dat niet aan bod. De eventuele discussie daarover begint dus pas vanaf 2006. Dat betekent dat men op dat moment in de eerste plaats de studie die begin de jaren '90 is gemaakt, zal moeten actualiseren. Toen heeft men gezegd dat vijf het beste is. Men heeft dat overgenomen. Voor 2006 moet er dus een nieuwe actualisering komen. Ik zou natuurlijk heel graag hebben dat uit die actualisering blijkt dat er nood is aan een aantal en uiteraard nog het liefst in Oostende. Als minister moet ik op dit moment heel voorzichtig zijn. Als parlementair kan ik voor honderd procent proberen daarvoor te lobbyen maar als minister moet ik een zekere objectiviteit proberen na te streven. Het is echter in elk geval te vroeg. Ik wil de mensen van de tractiewerkplaats in elk geval de boodschap geven dat de discussie over de tractiewerkplaats niet in 2004 of in 2005 plaatsvindt. Dat komt pas in het tweede luik en er wordt nu niet over gesproken. Dat is ook door de directie van de NMBS zo afgesproken. Er zijn eerst andere prioriteiten. Dat is dus voor de periode 2006 en 2007. Op dat moment zal men een discussie moeten voeren.

Vanuit de stoel waarop ik nu zit kan ik alleen maar benadrukken dat dit zo objectief mogelijk moet gebeuren. Toch moet er in de mate van het mogelijke rekening worden gehouden met een voldoende grote regionale spreiding. De regionale spreiding van openbare diensten is ook een element van die discussie waarmee we rekening moeten houden. Men mag niet het onmogelijke vragen. Omwille van een spreiding kan men geen dingen vragen die absoluut niet te verantwoorden zijn. De spreiding heeft echter natuurlijk ook een aantal rechten en ze moet dus in het debat worden ingebracht.

02.03 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb van het antwoord van de minister een positieve indruk. Ik kom straks nog op één aspect terug maar ik onthoud van de minister dat – wat belangrijk is voor de mensen ter plekke – tot 2006 de jobs daar gegarandeerd zijn. Dat veronderstel ik, want hij zegt dat de evaluatie niet voor 2004-2005 is maar voor later. Ik denk dat dit belangrijk is: dat de werkzekerheid – naar ik mocht begrijpen, de minister moet mij maar tegenspreken als ik mij te ver waag: elk zijn verantwoordelijkheid – voor 2004-2005 gegarandeerd is.

02.04 Minister Johan Vande Lanotte: Ik zeg niet dat er geen enkele wijziging in het aantal kan zijn. In het globaal plan is in een vermindering van het aantal voorzien. Het is goed mogelijk dat er in de werkplaatsen, zoals overal, een vermindering is. Ik geef het voorbeeld van de brugpensioenen die een effect hebben op het aantal effectieven. Zo kan het aantal effectieven bijvoorbeeld verminderen. Maar er wordt in elk geval geen beslissing genomen over een eventuele sluiting voor 2006. Dat gebeurt niet. Het aantal effectieven kan verschillen zoals dat

toujours actifs. Les négociations en cours sur le nouveau plan d'entreprise ne portent pas sur une nouvelle réduction. Cette discussion a été reportée à 2006, lorsque l'étude des années 90 sera actualisée. A ce moment-là, des critères objectifs, combinés à une certaine répartition régionale, prévaudront.

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

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

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

globaal voor de NMBS is waar op zowat alle plaatsen rationalisering zijn.

02.05 Yves Leterme (CD&V): Dan corrigeer ik wat ik zei: ik stel vast dat uit het antwoord van de minister blijkt dat buiten de algemene maatregelen die opgenomen zijn in de planning van de NMBS er geen specifieke maatregelen zijn inzake de werkzekerheid in Oostende – wat, denk ik, toch belangrijk is voor de mensen – voor de termijn van anderhalf tot twee jaar. Ik hoop natuurlijk dat wij samen, mijnheer de minister, ervoor kunnen ijveren dat die activiteit ook in de iets verdere toekomst in Oostende verankerd kan blijven. Ik denk dat dit belangrijk is, ook in het kader van het economisch weefsel ter plekke. Men heeft daar nog meer redenen om te strijden voor tewerkstelling dan in andere delen van het land, die meer centraal gelegen zijn en die terzake soms meer troeven hebben.

Eén element is misschien onvoldoende door de minister beantwoord, te weten dat van de vlotte aansluiting op het net, of laten wij zeggen: de afhandeling van de locomotieven, in Merelbeke versus Oostende. Ik ben geen technicus maar men heeft mij toch kunnen overtuigen dat dit in Oostende vlotter kan dan in Merelbeke.

Dit is zeker een element dat in het voordeel van Oostende pleit.

Ik hoop dat we er in de toekomst samen voor kunnen zorgen – u als minister en wij als waakzame oppositie die bekommerd is over de ganse regio Oostende – dat de tewerkstelling behouden blijft.

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

03 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de antwoorddienst van Belgacom" (nr. 902)

03 Question de M. Bart Laeremans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le service de répondeur de Belgacom" (n° 902)

03.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, sedert een ruim aantal maanden is het zo dat iemand die belt naar een abonnee van Belgacom en geen antwoord krijgt, de mogelijkheid krijgt om een bericht in te spreken waarna men dit bericht via de antwoorddienst gedurende twee dagen tracht af te leveren tegen de prijs van een normaal gesprek. Dat is op zich een nuttig instrument. Het voorkomt dat mensen een antwoordapparaat moeten kopen en het is zeer functioneel.

Mijnheer de minister, u zult het in West-Vlaanderen of Oostende niet gemerkt hebben, maar in Brussel is het berichtje dat men een boodschap kan inspreken zeer langdradig en hoort men het eerst in het Frans en daarna in het Nederlands. Zelfs al zijn de abonnees Nederlandstalig en wonen ze in een Vlaamse gemeente, krijgen ze eerst de Franstalige tekst te horen.

Mijnheer de minister, u kunt dat misschien moeilijk begrijpen, maar dat wordt bij ons als provocerend ervaren. Heel wat personen hebben mij daarover reeds aangesproken. Het geeft immers de indruk dat de abonnee die men wil bereiken Franstalig is en dat hij kiest voor een Franstalig systeem of voor een tweetalig systeem waarbij het Frans voorrang heeft. Dat is hinderlijk, maar kan volgens mij met de huidige technische middelen gemakkelijk worden verholpen.

Mijnheer de minister, bestaat de technische moelijkheid om aan de

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

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

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

abonnees zelf de keuze te geven zodat zij in de 02-zone kunnen opteren voor een Nederlandstalige, een Franstalige of een meertalige boodschap? Zo neen, waarom is dit niet mogelijk? Hoe lang zal het duren alvorens dit technisch mogelijk zal zijn?

03.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Laeremans, ik heb Belgacom verzocht mij daaromtrent meer informatie te verstrekken.

In tegenstelling tot wat u zegt, wordt in de zone 02 een tweetalige boodschap gegeven, waarbij het toeval bepaalt of het Frans of het Nederlands eerst komt. Sommige mensen krijgen dus eerst een Franse boodschap en dan een Nederlandse. Andere mensen krijgen eerst een Nederlandse boodschap en dan een Franse. Het is een at random-systeem, een toevalssysteem.

Belgacom heeft nog niet overwogen om dat te individualiseren. Het kan technisch. Het systeem bestaat nu niet, maar zou kunnen worden uitgewerkt. Dat betekent echter wel dat men een vrij ingewikkeld en vrij duur systeem moet uitwerken waarvoor men de implementatietijd op één jaar schat. Als iemand een bepaald nummer belt, moet men een routing inbrengen met een centraal stelsel dat vaststelt of het een Nederlands of een Frans nummer is en de boodschap aanpast. Dat zou ook betekenen dat, gezien het een vrij duur systeem zou zijn voor de betrokkene, daarvoor een vergoeding moet worden gevraagd. Die vergoeding kan enkel worden teruggewonnen indien heel veel mensen effectief gebruik maken van dat systeem. Wanneer heel veel mensen van die keuze gebruik zouden maken, zou het de moeite lonen om dat aan te rekenen - wat in elk geval zou gebeuren - en om die vergoeding terug te krijgen.

Op dit moment heeft men helemaal niet de indruk dat heel veel mensen vragende partij zijn - Belgacom krijgt daarover relatief weinig klachten - en zeker niet als men ervoor zou moeten betalen. Men betaalt die kostprijs immers voor iemand anders. Als men u opbelt en u bent er niet, krijgt de opbeller een bericht waarvoor u telkens moet betalen. Het is dus geen gemakkelijk en geen goed systeem.

Op dit moment zegt Belgacom dat men verder wil blijven werken, maar niet met een systeem waarbij het, wat u suggereert - dat moet dus worden geverifieerd - altijd dezelfde volgorde is. Het is niet systematisch het eerste en niet systematisch het andere. Er is een soort at random waarbij men naargelang het toeval het ene of het andere heeft. Die dienst is daardoor ook gratis omdat het niets kost.

03.03 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik had het zo nog niet opgemerkt. Als ik bij mij, in de zone 02, naar mensen telefoneerde, kreeg ik systematisch het Frans eerst te horen. Ik kan het natuurlijk ook niet tegenspreken. Ik kan dat niet zwart op wit bewijzen. Misschien ben ik wel toevallig met een systematisch Franse boodschap in voorrang geconfronteerd.

Ik vind het wel vreemd dat een wijziging van het systeem zo veel moet kosten, dat dit zo moeilijk is. Ik zie vandaag hoe het bij andere maatschappijen kan. Bij Telenet kan men via de antwoorddienst onmiddellijk de taalkeuze vragen waarna elke inkomende telefoon in de taal wordt beantwoord die men heeft gekozen. Ik denk dat men bij Belgacom nog in het stenen tijdperk zit als men dat vergelijkt met Telenet.

Ik zou willen vragen. mijnheer de minister. dat men een goedkope

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

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

uitvluchten zoekt over de kostprijs, die de abonnee dan maar moet betalen. Ik meen dat men met zijn tijd moet meegaan. Men moet naar systemen gaan waarbij men perfect op de taal van de abonnee kan inspelen. Men kent die taal want men is ook in die taal ingeschreven voor administratieve documenten en dergelijke. Men kan dat eigenlijk vrij snel oplossen. Ik zou erop willen aandringen, mijnheer de minister, dat u het nodige doet bij Belgacom om de nodige technische knowhow binnen te halen zodat dat goedkoop kan worden opgelost. Als het bij Telenet – bij de concurrentie – kan, kan het zeker ook bij Belgacom, zeker met de miljoenen abonnees die zij hebben.

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

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

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

04.01 Guy D'haeseleer (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, de aanleiding tot deze vraag was de overval op het postkantoor van de stad waar ik woon, Ninove. Die overval gebeurde op 5 december van vorig jaar. Hierbij werd ongeveer 150.000 euro aan pensioengelden gestolen. De gepensioneerden konden uiteraard niet onmiddellijk uitbetaald worden.

Met mijn oorspronkelijke vraag was ik graag een aantal feitelijkheden te weten gekomen zoals de omvang van de buit. Hoeveel gepensioneerden werden er getroffen? Wanneer zouden deze pensioenen alsnog uitbetaald worden? Er bestond op dat moment immers nogal wat onrust bij de plaatselijke gepensioneerden. De feestdagen stonden immers voor de deur en ze hadden het geld dan ook vrij dringend nodig. Er is ongeveer één maand verstreken tussen het moment waarop ik mijn vraag heb ingediend en vandaag. Ik ga ervan uit dat alles intussen geregeld is en dat de gepensioneerden inmiddels hun pensioen hebben ontvangen.

Een ander aspect van mijn vraag ging over het feit dat de Ministerraad de dag na de overval besliste om vanaf 1 april 2004 de pensioenen in principe te laten uitbetalen door middel van overschrijving. Dat geldt zeker voor nieuwe dossiers. De ongeveer 315.000 personen die momenteel nog worden uitbetaald via postassigatie zouden per brief worden ingelicht dat ze op eenvoudige manier kunnen overstappen naar het nieuwe systeem. Het zou echter niet verplicht worden. Ook bij de nieuwe dossiers zou de gepensioneerde op verzoek het recht hebben om in de toekomst het pensioen nog steeds cash uitbetaald te kunnen krijgen.

Mijnheer de minister, mijn vraag is of dit nieuwe systeem werd besproken met de vakbonden van de posterijen. Mijnheer de minister, vreest u ook niet dat de onveilige arbeidsomstandigheden van de postbodes bij de uitbetaling van sociale uitkeringen hierdoor niet fundamenteel opgelost worden. Vorig jaar werden er ongeveer 90 postbodes overvallen. Het gaat hier immers niet om een dwingende maatregel. Men is dus eigenlijk niet verplicht om af te stappen van het huidige systeem om het pensioen cash uit te betalen. Mijnheer de minister, mijn vraag is dus of dit voldoende is om de veiligheidsrisico's van de postbodes tot een minimum te beperken.

Le ministre doit insister auprès de Belgacom pour que la technologie soit adaptée.

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

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

04.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, het is beter om het wat te veralgemenen. Wij maken de grootte van de buit nooit bekend. Het is immers ook een politiek van veiligheid om hierover niets te zeggen. Het enige dat ik erover kwijt kan is dat de grootte van de buit die men heeft gezegd niet juist was. De mensen werden op 9 december betaald.

De belangrijkste vraag is echter inderdaad wat we daaraan moeten doen. Ik vertel geen geheim als ik zeg dat de weerstand – ook bij postbodes – om over te schakelen naar rechtstreekse betalingen reëel is. Het zorgt voor een groot persoonlijk contact. We mogen daar ook niet naast kijken. Het zorgt ook voor een licht bijkomend inkomen. Dat is nu eenmaal de realiteit. Het is niet goed. Het is niet slecht. Het is een traditie die gegroeid is. Ook de bejaarden zelf zijn over het algemeen ook gecharmeerd dat iemand hun pensioen komt uitbetalen. Dat is een traditie.

We kunnen nochtans niet naast de feiten kijken. Het is voor de veiligheid van de postbodes een zeer groot probleem geworden. Tradities zijn goed. Sociale contacten zijn goed. Daardoor gebeurt echter wat er gezegd werd. Een overval levert vaak traumatiserende ervaringen op. Een postbode die overvallen werd, zal zeer gemakkelijk psychologische problemen krijgen. Een overval meemaken is niet zomaar een lachertje. Het is een zeer traumatiserende ervaring voor die mensen.

Het heeft mij, als minister verantwoordelijk voor het bedrijf, ertoe doen besluiten dat we een keuze moesten maken. In de Ministerraad werden bijgevolg een aantal beslissingen genomen. Net op het moment dat ik uitlegde wat we zouden doen, werd ik gebeld en kreeg de mededeling dat er een overval was geweest. Het kon niet schrijnender zijn.

De regering kiest niet voor een radicale aanpak die een einde maakt aan de uitbetaling door de postdiensten. Daar is geen maatschappelijke basis voor, noch bij de klanten noch bij de uitvoerders. We zullen de mensen zo goed mogelijk duidelijk maken dat we de uitbetaling door de postdiensten zoveel mogelijk willen stopzetten. Men kan de rechtstreekse uitbetaling blijven vragen. Het gaat immers om een dienstverlening, die voor sommigen ook nodig is. We zullen de uitbetaling via de postdiensten echter proberen te verminderen. Er is immers wel een geleidelijke vermindering bezig. Het aantal klanten vermindert voortdurend en er komen quasi geen nieuwe meer bij. Laat het ons zo zeggen. De vermindering is duidelijk, maar we willen ze versnellen. We proberen dat zowel voor de gehandicaptenuitkeringen als voor de pensioenen te doen.

Over alle maatregelen is nu beslist. We zullen ze de komende maanden ook uitvoeren. Daarna moeten we kijken of de maatregelen volstaan. Het is een voorlopige strategie. Als we zien dat de strategie goed is en we merken een sterke daling, zullen we het op die manier blijven doen. Overtuigen is dan immers blijkbaar mogelijk.

In het verleden heeft men het niet altijd aangedurfd de mensen te overtuigen. Het is juist dat er tegenstand is. Heel wat bejaarden en postbodes vinden het niet goed dat er een brief wordt gestuurd waarin wordt verteld dat het ook anders kan. We moeten elkaar niets wijsmaken.

Als de methodiek ertoe leidt dat het aantal rechtstreeks betaalde uitkeringen sterk daalt, gaan we ermee door. Als de methodiek niet voldoende blijkt te zijn, zullen we desnoods een stapje verder moeten

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

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

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

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

zetten. Ik heb in de commissie immers ooit gezegd dat ik vroeg of laat niet voor de situatie wil komen te staan dat een postbode bij een overval het leven laat en wij hier onder elkaar moeten toegeven dat we de moed niet hebben gehad om er iets aan te doen en dus mede verantwoordelijk zijn.

We moeten het proberen. Het is een eerste stap en ik hoop dat hij resultaten geeft. Als hij geen resultaten geeft, moeten we verder gaan. Levert hij wel resultaten op, dan is dat het bewijs dat het een goede manier is om zo vlug mogelijk de veiligheid te verzekeren. Dat is het belangrijkste in deze zaak.

04.03 **Guy D'haeseleer** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, u haalt in uw uiteenzetting het feit van de fooien aan, wat bij de postbodes nogal gevoelig ligt. Ik heb met een aantal postbodes gesproken. Het bedrag van die fooien kan inderdaad sterk oplopen.

Belangrijker voor mij is echter de veiligheidsproblematiek. Ik vrees echter dat indien de gepensioneerden enkel worden aangemoedigd om over te stappen naar een storting via de bank, het probleem niet echt zal worden opgelost. Ik vermoed immers dat de drempel om zich tot een bank te wenden voor vele betrokkenen nogal hoog is. In de meeste gevallen zal men dus gebruik blijven maken van de uitbetaling in cash. Ik zei al dat het nog altijd over 315.000 dossiers gaat, waarbij het pensioen momenteel met een postassignatie wordt uitbetaald.

Ik zou dan ook willen vragen – en ervoor willen pleiten – om een zo dwingend mogelijke maatregel te nemen, die de echte uitzonderingen tot een minimum beperkt. Enkel op die manier kan men de onveilige werksituatie van de postbodes oplossen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

05.01 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, soms heeft het ook voordelen om lang te wachten alvorens een vraag te stellen. Op een dag konden wij namelijk via de media vernemen dat er waarschijnlijk vervuild zand was gebruikt voor de aanleg van de hogesnelheidslijn, maar een aantal dagen later konden wij lezen dat dit volgens OVAM niet het geval was.

Mijnheer de minister, ik zou graag van u het definitieve antwoord krijgen op de volgende vragen. Werd er al dan niet vervuild zand gebruikt voor de aanleg van de hogesnelheidslijn in Vlaanderen? Het gaat over in Nederland thermisch gereinigd zand, dat ginds wel mag worden gebruikt, maar hier niet. Een aantal bouwpromotoren zeggen mij dat dit eigenlijk valse concurrentie is, want zij kunnen natuurlijk hun prijzen lager houden omdat zij met andere procédés werken. Welke zijn de veiligheidsgaranties om de vervuiling van het grondwater te voorkomen, mocht er vervuild zand zijn gebruikt? Zal u ervoor zorgen dat hier alleszins nooit thermisch gereinigd zand zal worden gebruikt? Welk zand werd hier gebruikt en hoe zal men dit in de toekomst opvolgen?

05.02 **Minister Johan Vande Lanotte:** Mijnheer de voorzitter, ik stond

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

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

05.02 **Johan Vande Lanotte,**

enigszins perplex toen men dat dossier over vervuild zand naar voren bracht. Ik vroeg mij ook al af hoe zulks in godsnaam mogelijk kon zijn? OVAM heeft echter duidelijk gezegd dat dit niet zo was. Zij hebben die grond grondig onderzocht en op basis van de analyseresultaten werden geen overschrijdingen vastgesteld van de Nederlandse en Vlaamse normen terzake, onder andere wat betreft zware metalen, die ter discussie stonden. OVAM heeft nog nieuwe controlemonsters genomen, maar die hebben nog geen negatief resultaat opgeleverd.

Merkwaardig genoeg werd een dergelijk bericht verspreid. Iemand van OVAM zei op televisie dat zij dit zouden onderzoeken – men weet maar nooit – en twee dagen later was het allemaal opgelost. Ik vind dit allemaal zeer vreemd.

De normale procedure voor het gebruikmaken van grondophogingen en dergelijke is dat men altijd voor het storten – want dat is officieel het storten van grond – bodemattesten en dergelijke nodig heeft. De regels daarover zijn vrij strikt, te strikt zelfs volgens sommigen. Dit is een verantwoordelijkheid van OVAM. Wij krijgen vaak klachten dat OVAM te streng is. Als er een kleine verontreiniging is van een lapje grond, dan mag men dat niet meer gebruiken. Ook alle grond die men uitgraaft, moet men aan een attest onderwerpen. Dat is nieuw sinds 1 januari.

Ik meen hoe dan ook dat op dat vlak alle maatregelen werden genomen. Vreemd is evenwel dat men een gerucht verspreidt en net het omgekeerde effect krijgt. Ik beschik momenteel echter over geen enkel element waaruit blijkt dat er een probleem is en ik ga ervan uit dat OVAM op een correct manier werkt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

06.01 Françoise Colinia (MR): Monsieur le vice-premier ministre, régulièrement, nous sommes informés de l'exercice du droit de grève sous des formes diverses dans les transports en commun. Une des formes d'exercice de ce droit de grève choisies par les travailleurs est d'assurer la continuité du service public mais gratuitement, ce que l'on appelle "grève du zèle". La réaction de l'entreprise publique, la dernière fois, fut d'attirer l'attention de l'utilisateur sur le fait que sa responsabilité en cas d'accident, quelle que soit sa nature, ne pourra être mise en cause du fait de la non-délivrance du titre de transport, donc le ticket que l'on délivre lorsque l'utilisateur paie son transport.

Je souhaiterais que, dans vos compétences respectives, vous puissiez m'apporter les éclaircissements suivants. L'exercice du droit de grève sous cette forme - ne pas exiger le paiement mais assurer quand même le transport - est-il légal? Si ce n'est pas le cas, quelles sont les possibilités des personnes transportées d'être indemnisées en cas d'accident? À quelles obligations précises sont tenues les personnes propriétaires du charroi utilisé afin de remédier à cette situation? L'utilisation d'un matériel sans l'autorisation du propriétaire ou de la personne chargée de la gestion du matériel ne peut en aucun cas entraîner la responsabilité de ces derniers.

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

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

06.01 Françoise Colinia (MR): We vernemen regelmatig dat in het openbaar vervoer gebruik wordt gemaakt van het stakingsrecht in zijn diverse vormen. Bij een van die vormen, nl. de betaalstaking, wordt de continuïteit van de openbare dienstverlening gewaarborgd.

Bij de recentste betaalstaking heeft het overheidsbedrijf de reizigers erop gewezen dat het bij een ongeval niet aansprakelijk gesteld kan worden omdat er geen vervoerbewijs werd uitgereikt.

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

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

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre: En ce qui concerne la question de la légalité ou de l'illégalité d'actions syndicales, les choses sont tout à fait floues. Il n'y a pas de définition de grève légale, d'action légale. D'après notre tradition belge, ce sont les organisations sociales qui ont une large liberté dans ce domaine. Les partenaires sociaux se sont toujours engagés à essayer d'éviter, notamment, des actions juridiques qui les concerneraient. En contrepartie, on a toujours essayé de faire en sorte que les actions syndicales soient annoncées sous forme de contacts, de dialogue parfois, avant les actions, mais ce n'est pas nécessairement le cas. Donc, action légale ou illégale? Difficile à dire en ce sens qu'il n'y a pas d'action de grève légale ou illégale: la grève est une action qui n'est pas autorisée mais qui existe. On a même tendance à dire que le droit à la grève existe selon la Convention européenne sociale et culturelle mais, là aussi, cela reste très flou.

Deuxième élément dans cette action qui, en plus, est beaucoup plus sympathique pour le citoyen que d'autres actions de grève: s'il n'y a pas de ticket vendu ou donné, il n'y a pas de contrat. Cela veut dire que la responsabilité contractuelle n'est pas engagée. Mais si la responsabilité contractuelle est une chose, il y a aussi une responsabilité non contractuelle qui est basée sur la faute. Quand quelqu'un commet une faute, il y a un dommage et il lui faut alors dédommager. C'est l'article 1382 du Code civil. La responsabilité non contractuelle est parfois plus large dans le sens où cela va beaucoup plus loin mais elle est plus difficile à définir parce qu'il n'y a pas de contrat définissant notamment les responsabilités. Les responsabilités de la SNCB, dans le cas d'un contrat, sont, bien entendu, plus élevées, plus larges et plus globales que quand il n'y a pas de contrat.

Cela veut dire qu'en cas de faute, il y a une responsabilité pour celui qui la commet. Cela peut être la SNCB, l'intéressé ou quiconque. Il faudra donc faire la preuve de l'existence d'une faute personnelle. C'est ce qui est en train de se produire pour l'instant dans l'affaire de Pécrot où l'on tente d'établir la preuve d'une faute dans le chef de la SNCB elle-même. Dans ce cas, il y avait un contrat mais le contrat ne suffit pas. On essaie de travailler dans le cadre de la responsabilité hors contrat. Cela veut-il dire que la SNCB n'a plus aucune responsabilité? Non, certainement pas. Cela veut-il dire qu'il y a encore une responsabilité contractuelle? Non plus: il s'agit de la responsabilité basée sur l'article 1382 qui a une portée générale, pas seulement pour la SNCB mais pour tout le monde.

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

06.04 Johan Vande Lanotte, ministre: En effet. Mais contractuellement, il faut faire la preuve de la faute contractuelle. Ici, il s'agit d'une faute globale, c'est différent. Je ne suis pas expert dans le domaine des fautes, comme on l'entend dans les articles 1382, 1383, 1384, fautes légères ou autres. Cela dit, nous parlons ici d'une faute non contractuelle.

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

06.05 Françoise Colinia (MR): Le fait de ne pas donner le ticket

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

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

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

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

06.04 Minister Johan Vande Lanotte: Ja.

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

06.05 Françoise Colinia (MR):

n'est-il pas déjà en soi une faute contractuelle?

Maakt men zich al niet schuldig door geen kaartje af te geven?

06.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Non.

06.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: Nee.

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

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

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

07.01 **Inge Vervotte** (CD&V): Eerst misschien iets over die pensioenen aan huis, waar er een dalende tendens is. Mijn vraag gaat daar niet over, maar dit zal inderdaad zo blijven. Dit zal natuurlijk afhangen van de verdere evolutie bij de bankdiensten, want ik denk dat dit ook wel een effect zal hebben. Indien de mensen zouden weten dat ze voor transacties zullen moeten betalen, dan zouden sommigen zeker hun pensioen verder aan huis willen laten leveren. Dat staat echter los van mijn vraag.

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

Mijn vraag heeft enerzijds te maken met de samenwerking tussen Electrabel en De Post in die zin dat ik sinds de komst van de heer Thijs – die prenten heeft laten zien over de toestand van de gebouwen van De Post – een nieuwe fascinatie heb gekregen. Ik heb tijdens het reces van de gelegenheid geprofiteerd om enkele postkantoren te bezoeken. Ik moest dat toch gezien hebben.

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

Plots botste ik op mensen van Electrabel die hun diensten aanbieden in postkantoren. Dat gebeurt soms op een zeer grappige wijze. Bijvoorbeeld met een computer waar geen aparte plaats voor is voorzien. Zij zitten daar met hun computer.

Ik had van de minister graag vernomen of er met Electrabel een akkoord is gesloten over het ter beschikking stellen van ruimtes in de postkantoren. In welke mate gebeurt dit? Wordt dit centraal geregeld? Wordt dit lokaal geregeld? Is dit contractueel geregeld? In hoeveel postkantoren is dit zo?

Past dit ook in de nieuwe visie op de postkantoren? In plaats van de postdiensten elders te verkopen, gaat men nu de tegenovergestelde tactiek hanteren door de ruimtes te herwaarderen en bijkomende diensten aan te bieden in de postkantoren. Kan elk bedrijf dan dergelijke ruimte huren? Als ik geïnteresseerde bedrijven ken die ook een standje in de postkantoren willen, is dit dan mogelijk? Hoe kunnen zij dit regelen? Op welke manier kunnen zij dit doen? Wordt het personeel van De Post op een of andere manier mee ingehuurd? Werken zij soms mee aan die loketten? Hoe verloopt dit? Ik had graag een aantal antwoorden gekregen.

07.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Er is inderdaad een akkoord tussen Electrabel en De Post voor een dertigtal postkantoren in Vlaanderen en optioneel vijftien in Wallonië en Brussel. De reden hiervoor is dat de liberalisering in Vlaanderen al doorgevoerd is en Electrabel in de kantoren van de intercommunales wat moeilijker kan blijven zitten, terwijl in Wallonië de liberalisering binnen enkele jaren plaats zal vinden. Eventueel zal zich dan hetzelfde fenomeen voordoen. Men heeft daar een andere situatie.

07.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La Poste et Electrabel ont passé un accord de façon à permettre à 30 bureaux de poste en Flandre et 15 bureaux de poste en Wallonie de proposer des services supplémentaires. En Wallonie, le nombre de bureaux est inférieur parce que la libéralisation n'a pas

Het principe is dat diensten worden verleend die betrekking hebben op informatie inzake het dienstenaanbod van Electrabel. In principe worden die diensten uitgevoerd door het postpersoneel. Er zijn enkele postkantoren – blijkbaar hebt u er zo eentje bezocht – waar de diensten worden uitgevoerd door personeel van Electrabel aan een balie in de publikszaal. Dat is wel de uitzondering. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat het personeel te druk bezet is om nog extra activiteiten aan te kunnen en dat men het ook niet opportuun vond om op dit moment aan nieuwe rekrutering te doen voor die enkele gevallen.

In principe doet dus het personeel van De Post dat voor Electrabel en krijgt De Post daar ook een vergoeding voor. Ik heb nog wat bijkomende informatie gevraagd. De inkomsten worden op jaarbasis geschat op ongeveer drie miljoen euro. Dat is een schatting van wat dit zal opbrengen. Dat is dus een aardig contract.

Men huurt geen ruimte, maar men vraagt dat De Post een dienst verleent voor Electrabel. Dit kadert in het geheel om de kantoren aantrekkelijker te maken. Hoe meer informatie en diensten men in een postkantoor kan aanbieden, hoe meer volk er komt en op die manier wordt het interessanter. Dit is gewoon een bijkomende activiteit.

Andere bedrijven kunnen dit ook voor zover wij dit kunnen aanbieden. Ik geef een voorbeeld. De Lotto heeft een afspraak gemaakt zodat men sinds begin december lottoformulieren kan kopen in de postkantoren. De postbedienden zorgen voor deze activiteit. Hiervoor werd voorzien in een commissie, want nu gebeurt alles geautomatiseerd terwijl het vroeger manueel gebeurde.

Een ruimte huren kan theoretisch, maar dit gebeurt niet zo veel. Men moet veel ruimte over hebben en de heer Thijs heeft al uitgelegd dat De Post op dit moment niet veel plaats over heeft. Op dit moment komt het in de praktijk niet zo vaak voor. Bijvoorbeeld de Duitse post heeft een politiek gevoerd waarbij steeds grote kantoren werden ingericht. Deze kantoren waren veel te groot. De rest van de kantoren wordt verhuurd aan papierwinkels en dergelijke meer. Zij hebben altijd geprobeerd slechts een klein stukje te zijn van een groter geheel. Dit is een andere politiek die vrij succesvol is. Onze strategie terzake - het omvormen - is een werk van lange adem omdat dit bij ons nooit het geval was. In een eerste fase willen wij met het bestaande personeel extra diensten genereren. Op die manier kan de opbrengst van de kantoren wat worden verbeterd. De kostprijs van de retail in de kantoren van De Post ligt zeer hoog. De postbode onderhoudt op dit moment eigenlijk de bediende die in het kantoor zit. Dit is een vrij groot probleem.

Ik voeg er onmiddellijk aan toe dat het systeem in een aantal kantoren al meteen een aantal problemen heeft teweeggebracht omdat de mensen daarvan massaal gebruik maakten en er onvoldoende personeel was. Het is nog wat zoeken naar een goede verhouding.

07.03 Inge Vervotte (CD&V): Ik weet niet of de minister dit een goede of een slechte zaak vindt.

07.04 Minister Johan Vande Lanotte: Dit is een goede zaak als het op een correcte manier kan gebeuren. Men moet met het bestaande personeel tot een betere taakverdeling komen of men moet meer personeel aanwerven. Het kantoor kan op die manier meer functies vervullen. Het grote probleem van De Post is mensen in het kantoor krijgen. Heel veel mensen komen nooit in een postkantoor. Goede diensten die in het kantoor worden aangeboden, worden op die manier

encore beaucoup progressé. En principe, c'est le personnel de La Poste qui propose un bouquet de services d'Electrabel. Quelques bureaux qui bénéficient du soutien de membres du personnel d'Electrabel font exception. L'indemnité que La Poste perçoit pour ses services se monte à environ 3 millions d'euros. La Poste rend service à Electrabel et ne donne alors aucun espace en location dans ses bureaux.

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

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

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

07.04 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est une bonne chose à condition que l'on puisse engager davantage de personnel sans augmenter les coûts. Les bénéfices engrangés pour les services offerts doivent donc être suffisamment

nooit verkocht.

Als daar iemand voor Electrabel moet zijn, zal hij misschien ook nog andere verrichtingen doen.

07.05 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, ik denk dat ik die vraag dan zal moeten stellen aan minister Fientje Moerman. Ik kan mij wel inbeelden dat dit tegenover de mensen de indruk wekt alsof Electrabel nog de officiële stroomleverancier is.

Ik heb nu echter begrepen dat het diensten zijn die worden verleend en die iedereen bij wijze van spreken kan vragen. Ik vraag dan ook dat De Post daaromtrent een actieve marketing doet. Ik heb daarvan nog nooit gehoord.

07.06 Minister Johan Vande Lanotte: De Post is daar al lang mee bezig. Ik geef een ander voorbeeld: ook in de verzekeringssector probeert men dat met een aantal te doen.

U weet dat de energiesector ook evolueert naar de werking met pre-paid-kaarten, zoals bij de mobilofonie. Een van de activiteiten van De Post zal erin bestaan te proberen om voor de verschillende leveranciers de pre-paid-kaarten te verkopen. Die poging doet men.

Het probleem is wel dat men daarin niet zeer actief kan zijn. De herstructurering van de kantoren loopt momenteel. Post Station is van start gegaan. Men gaat na hoeveel mensen nog worden ingeschakeld. Hoeveel er nog zullen overblijven, is dus nog niet bekend. Momenteel zit men in die overgangsfase. Dat kan niet allemaal massaal veranderd worden.

Van dat contract vond men wel dat het op termijn een goed contract is. Men heeft het daarom aangegrepen. Maar anderen kunnen dus ook.

07.07 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, ik vind het op zich een goede strategie om te proberen de postkantoren aantrekkelijker te maken en er eventueel verschillende diensten in te zetten, zodat er inderdaad mensen naar de postkantoren komen, ook voor andere zaken dan postzaken.

Het lijkt mij echter ook een heel juridisch kluwen te worden. Welke diensten kan De Post dan wel of niet leveren? In welke zin kan het personeel daarvoor al dan niet ingeschakeld worden?

Ik zal de volgende vraag ook aan Fientje Moerman stellen. In welke mate wekt dat de indruk dat het gaat om concurrentievervalsing? Er kunnen meerdere diensten zijn; dan is er geen enkel misverstand mogelijk. Maar nu vind ik toch dat het de indruk wekt dat Electrabel nog altijd de officiële stroomleverancier is, terwijl de huidige situatie natuurlijk anders is.

Ik ben blij dat u zegt dat iedereen een beroep kan doen op de diensten. De Post zal daarrond bij wijze van spreken ook reclame moeten maken, zodat wij kunnen zien in welke mate dat een meeropbrengst oplevert voor zowel degene die de diensten zou vragen als voor het personeel van De Post zelf.

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

08 Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des

élevés. Par cette offre, La Poste cherche à attirer davantage de clients dans ses bureaux.

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

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

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

Entreprises publiques sur "l'emploi des Bruxellois au sein des entreprises publiques" (n°1086)

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

08.01 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la presse a publié récemment des chiffres sur la proportion de Bruxellois employés dans les entreprises publiques fédérales. Si ces chiffres sont confirmés, ils sont assez édifiants et corroborent non seulement la sous-représentation générale des habitants de la capitale dans la fonction publique en général, tant fédérale que régionale d'ailleurs, mais aussi la situation critique de l'emploi pour les habitants de la Région bruxelloise, pourtant importante pourvoyeuse d'emplois, et parfois d'emplois peu qualifiés. Alors que les Bruxellois constituent près de 10% de la population belge, ils ne représentent que 2,14% du personnel statutaire et contractuel de la SNCB et 4,5% de celui de La Poste. Pour Belgacom, l'information dans l'article était partielle et ne citait aucune proportion. Elle disait simplement que 15% du personnel de Belgacom travaillaient dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette situation est très préoccupante, d'autant plus que la Région bruxelloise affiche le taux de chômage le plus élevé du pays: 20% de la population active. Quand on se réfère aux moins de 25 ans, ce taux monte à 25%. Vous-même, avec votre collègue le ministre Vandenbroucke, avez écrit une carte blanche dans un quotidien bruxellois sur la problématique de l'emploi et, en particulier, de l'emploi des jeunes d'origine immigrée.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous confirmer d'abord les chiffres qui ont été communiqués et nous donner le pourcentage des Bruxellois statutaires et contractuels employés par Belgacom de manière globale? Cette sous-représentation de Bruxellois concerne-t-elle tous les niveaux des entreprises? Les entreprises concernées peuvent-elles avancer une explication de cette sous-représentation de Bruxellois? Ce déséquilibre est-il déjà présent dans les procédures de recrutement organisées par chaque entreprise publique? Quelle est la proportion de Bruxellois parmi toutes les personnes qui déposent une candidature spontanée ou qui répondent aux offres d'emploi lancées par les entreprises?

08.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, je suis d'accord avec Mme Lalieux pour dire que ces chiffres sont assez préoccupants. En effet, ils ne signifient pas qu'il n'existe aucune candidature provenant de Bruxelles, mais que les réussites sont peu nombreuses. Pour la SNCB, 13% des candidatures spontanées, actuellement enregistrées, proviennent de personnes habitant Bruxelles. Dans le cas de La Poste, au niveau des candidatures en instance, le pourcentage de Bruxellois est de 15,7%. Pour Belgacom, en 2003, 22% des candidats provenaient de Bruxelles, ce qui correspond à un taux très élevé. Il y a donc pas mal de candidatures qui se sont présentées.

Quant au niveau de réussite et, dès lors, des engagements, La Poste arrive à un taux de 4,8%, soit un tiers. Beaucoup d'autres réussissent ailleurs, mais ce n'est pas le cas à Bruxelles. Chez Belgacom, c'est un peu mieux, avec un taux de réussite de 7%, dont 10% de Bruxellois, le nombre de personnes ne disposant pas de la nationalité belge étant un peu plus élevé. Avec 7 ou 8%, on n'est pas loin d'une répartition qui pourrait être acceptable. La situation de Belgacom est donc assez claire, mais le nombre de candidatures est aussi très élevé.

Un premier élément est à relever: sur ce taux. 15.8% de niveau 1 sont

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

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

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

08.02 **Minister Johan Vande Lanotte**: Ik ben het met u eens : die cijfers zijn zorgwekkend. Zij weerspiegelen de lage slaagkansen van de Brusselaars bij selectieproeven.

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

des Bruxellois; pour les niveaux 3 et 4, leur taux est très faible. Cela donne une indication.

Pour la SNCB, je ne connais pas le chiffre exact. Le chiffre que vous avez donné n'est pas contredit, je n'en ai pas la confirmation mais il est probablement réel, soit 13%. A La Poste, c'est 4,8 et 15,7%.

Ce qui est préoccupant, c'est que nous avons affaire à une situation très répandue: même s'ils posent leur candidature, le taux de réussite des candidats d'origine allochtone est beaucoup moins bas. L'exemple du niveau 1 et des niveaux 3 et 4 chez Belgacom est explicite à cet égard et le confirme clairement.

Toutes ces entreprises connaissent actuellement des discussions sociales assez aiguës. En possession de ces chiffres, j'inviterai prochainement mon collègue de l'Emploi à participer avec moi à des entretiens avec les responsables, pour chercher des solutions pour sortir de cette situation. J'ai l'impression que certains éléments posent problème; il conviendrait d'analyser s'il ne s'agit pas de préjugés ou d'une lacune en connaissances spécifiques, notamment la langue, ce qui ne m'étonnerait pas. C'est à vérifier.

Nous devons essayer de trouver une solution. Ce sera difficile mais il faut prendre ce problème au sérieux. Ces emplois sont largement accessibles et doivent le rester, sans aucune restriction. Les normes doivent être appliquées à tous de la même manière, mais il faudrait envisager le moyen d'engager une politique d'intégration et d'emploi correcte dans ces trois entités.

08.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je partage évidemment votre préoccupation puisqu'il s'agit d'emplois peu qualifiés. D'ailleurs, Belgacom est un exemple significatif. Nous savons que l'obtention d'un emploi dans une entreprise publique est soumise à certaines conditions. Mais il ne faut pas se voiler la face, nous savons aussi qui appuie l'entrée en fonction des candidats et nous connaissons la force de certains syndicats dans ce domaine.

C'est pourquoi il serait peut-être opportun de réaliser une étude sur les raisons de l'échec de ces personnes et aussi pour savoir si les personnes engagées l'ont été sur la base d'un examen ou d'une analyse ultérieure de candidatures au sein même des entreprises et, effectivement, avec certains préjugés dont je ne parle pas. De plus, je me demande si le bilinguisme est exigé, à ces niveaux-là. Je vous demande donc de faire procéder à une analyse approfondie de la question et de revenir en commission avec les résultats de ces études.

08.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Je n'y manquerai pas.

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

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

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

09.01 Philippe Monfils (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, on sait que depuis le 1^{er} janvier 2004, la SNCB a interdit de fumer dans les trains. Je n'épiloquerai pas sur cette situation. Par

allochtonen wonen, van wie wellicht een groter gedeelte laaggeschoold is.

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

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

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

09.01 Philippe Monfils (MR): Sinds 1 januari is roken op de trein verboden. Dat verbod moet door de

contre, comme beaucoup de personnes, j'ai été scandalisé par ce que j'ai entendu, à savoir que la SNCB allait consacrer 1,5 millions d'euros, 60 millions de francs belges, pour modifier les cendriers.

Cela n'est quand même pas sérieux! D'abord, à ce compte-là, quand on interdit de doubler dans les rues, il faudrait chaque fois mettre une espèce de barrière en ciment pour empêcher qu'on ne passe. Ensuite, il y a des pays dans lesquels on ne fume plus mais on n'a pas essayé de faire ce genre de chose. Enfin, pour modifier quelques cendriers, car en général ce ne sont que quelques wagons par train, cela fait beaucoup. J'ai l'impression que ce ne sont pas les cendriers qu'on remplace mais plutôt les fauteuils.

Cela devient tout à fait hallucinant si cela est vrai, d'autant plus que si vous voulez vraiment lutter contre le tabagisme, il y a mieux à faire.

Comme tout parlementaire, j'ai fait aussi des petites publicités de 15 ou 16 pages couleurs à 25 francs l'unité, et si je compte bien, vous pourriez distribuer 3 millions de fascicules pour dire aux gens qu'on ne fume plus à partir du 1^{er} janvier 2004. Ce serait plus intelligent que d'aller remplacer les cendriers par des espèces d'objets en aluminium ou en or massif. Ce n'est pas sérieux, la SNCB n'a pas d'argent et elle le jette non pas par les fenêtres mais par les cendriers!

C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, je voudrais que vous preniez éventuellement votre plume pour rappeler la SNCB à ses responsabilités.

Si les gens fument, ils seront en contravention et il y a alors des accompagnateurs qui sont payés pour le constater et, le cas échéant, faire payer.

Si on me dit qu'il y a une loi à voter au Sénat, et je le connais bien car j'y étais il n'y a pas longtemps...

(...): (...)

09.02 Philippe Monfils (MR): Bien entendu, c'est le fond de l'affaire. Je suis un légaliste, on ne fume pas et un point c'est tout. Je ne fume plus depuis trente ans.

Dans la loi au Sénat, il y a un passage qui dit qu'il faudrait supprimer les cendriers. Comme cela va arriver à la Chambre, la loi étant relevée de caducité, il suffit d'enlever cette phrase et cela fonctionnera aussi bien.

Encore une fois, je vous demande, monsieur le ministre, si vous partagez mon point de vue qui est de se demander si vraiment, dans l'état d'impécuniosité de la SNCB, on peut jeter 1,5 millions par les fenêtres et s'il n'y a pas mieux à faire, soit pour indiquer aux gens qu'on l'on ne peut plus fumer, par un document par exemple, soit tout simplement pour utiliser cet argent à autre chose car Dieu sait que le confort, que la propreté, que d'autres éléments ne sont pas nécessairement les valeurs cardinales de la SNCB.

Monsieur le ministre, je vous remercie à l'avance de votre réponse.

09.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Au Sénat, vous avez voté contre cette interdiction, je crois.

treinbegeleiders worden gecontroleerd en eventueel bestraft.

De beslissing van de NMBS om de "rokersrijtuigen" tot "niet-rokersrijtuigen" om te bouwen, zal 1,5 miljoen euro (60 miljoen oude Belgische franken) kosten. Ik vind die verspilling onaanvaardbaar, temeer daar de NMBS met ernstige financiële moeilijkheden kampt. Men had dat geld anders kunnen besteden, al was het maar door informatiefolders over die maatregel te drukken.

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

09.03 Minister Johan Vande Lanotte: Ik denk dat u in de Senaat tegen dat verbod heeft gestemd.

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

09.05 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, je suis très heureux de cette question. On a déjà entendu la question inverse sur le fait de savoir pourquoi on a attendu si longtemps pour enlever les cendriers et pourquoi on n'était pas prêt le 1er janvier.

L'argument de la SNCB est de dire que l'atmosphère est moins bonne quand on fume dans les trains. La décision du Sénat est respectable.

Beaucoup de gens, même parmi les fumeurs, étaient pour cette interdiction. Des éléments économiques devaient également être pris en compte, comme la réservation de places spécifiques dans les compartiments.

Au niveau économique, un élément financier particulièrement important pour la SNCB est celui du nettoyage. En effet, le coût du nettoyage des wagons fumeurs et non-fumeurs était sensiblement différent, le premier étant nettement plus élevé. La présence de cendriers invite les voyageurs à les utiliser, non seulement pour déposer leurs cendres ou leurs mégots de cigarettes, mais également pour y mettre d'autres objets. Retirer les cendriers représente un coût de 1,1 millions d'euros. L'économie que représente cette opération est de 348.000 euros par an. Autrement dit, les frais inhérents au retrait des cendriers seront amortis en quatre ans. Je suis bien entendu prêt à discuter de cette problématique.

Vous m'avez posé la question de savoir si on ne pouvait pas avertir les usagers en distribuant des feuillets. Mais vous devez savoir que cela représente un coût. De plus, il faut ensuite prévoir l'évacuation de ces papiers. Or, nous avons déjà reçu des plaintes relatives au manque de propreté dans les trains. La propreté des trains est un des éléments de qualité les plus cités par les voyageurs. Des études ont été faites à ce sujet. Les plaintes qui ont été déposées concernaient surtout les wagons réservés aux fumeurs. La SNCB a donc consenti un investissement qui sera amorti en quatre ans. Si tel était le cas pour tous les investissements, je serais bien évidemment un homme heureux.

En conséquence, à votre question de savoir si la SNCB ne jette pas l'argent par la fenêtre en retirant les cendriers, je vous réponds que c'est un des seuls investissements qui sera amorti par la SNCB en quelques années.

09.06 Philippe Monfils (MR): Monsieur le ministre, vous reprenez évidemment les propos de la SNCB.

Si je vous comprends bien, pour éviter qu'un wagon soit sale, il faut empêcher qu'il y ait des endroits où l'on puisse déposer ses déchets. C'est assez étonnant. Je propose donc de supprimer au parlement, par exemple, toutes les poubelles. Ainsi, nous serons certains que le parlement sera propre. Permettez-moi de penser que ce raisonnement est quelque peu simpliste.

J'en viens aux 1,1 millions d'euros. Avec deux vis et une petite plaque de métal léger, on peut remplacer un cendrier. Mais, s'il faut remplacer l'accoudoir du fauteuil, cela coûte cher. Dans ce cas, je ne suis pas d'accord. Ce sont là des dépenses inimaginables. Vous aurez beau donner des explications à la population. Je peux vous assurer qu'elle ne

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

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

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

sera pas d'accord. Il faut savoir que la saleté n'est pas seulement présente dans les wagons-fumeurs; elle existe aussi dans les autres où l'on retrouve divers objets (serviettes, mouchoirs, etc.) sur le sol.

J'ai bien entendu la réponse de la SNCB. Je ne suis pas étonné qu'elle puisse inventer ce genre d'arguments. Mais si elle donne cette explication à la population, cette dernière l'estimera bien peu crédible.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

10.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de containertrafiek van en naar Antwerpen baart mij grote zorgen. In een interview stelt Eddy Bruyninckx dat de containertrafiek in 2003 met 15% is toegenomen. De prognoses hielden het op 5 tot 6%. Op dit ogenblik ligt de Antwerpse haven reeds 12 jaar voor op de vroeger gemaakte prognoses. De toename van de trafiek is zo groot dat de heer Bruyninckx vraagt een bijkomend Saeftingedok aan te leggen.

Het antwoord van de NMBS op deze evolutie is dramatisch. Ik heb deze problematiek in deze commissie reeds aangekaart. In het Move-plan 2007 spreekt men van een vermindering van 58 miljoen ton goederentransport naar 49 miljoen ton. De realisatie van de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven werd verdaagd. Last but not least begrijp ik helemaal niet de uitspraak van minister Van Mechelen dat zelfs de Vlaamse regering eraan denkt de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven te schrappen en de goederen te laten vervoeren langs lijn 11 richting Nederland.

Verbijsterend, zou ik zeggen. Enerzijds spreekt de baas van de haven die deel uitmaakt van de raad van bestuur van de NMBS, over een spectaculaire groei van de trafiek. Ik vermoed dat hij het Move-plan mee goedgekeurd heeft.

10.02 Minister Johan Vande Lanotte: Hij heeft het zelf geschreven.

10.03 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, ik kan niet begrijpen dat de Vlaamse minister de tweede spoortoegang naar het achterplan verwijst. Volgens mij heeft dit alleen te maken met gebrek aan politieke moed in het vooruitzicht van de verkiezingen van 13 juni. In de mate dat hij achter dit dossier blijft staan moet hij dit standpunt immers gaan verdedigen bij een deel van zijn achterban ten zuidoosten van Antwerpen. Ik ben vrijwel zeker dat zijn houding te maken heeft met ene gebrek aan politieke moed.

Ik herhaal echter dat het onbegrijpelijk is dat die massale groei van de haventrafiek niet grotendeels zou worden opgevangen door de NMBS.

Mijnheer de minister, ik kom tot mijn vragen.

In welke mate heeft de NMBS in het verleden geprofiteerd van deze toename van de containertrafiek, onder meer naar aanleiding van de spectaculaire groei in 2003 ten opzichte van 2002? Kan de NMBS, de heer Bruyninckx inbegrepen, zich achter een plan blijven scharen dat een

10.01 Jos Ansoms (CD&V): M. Bruyninckx, directeur général du port d'Anvers, a déclaré dans la presse que le trafic de conteneurs a augmenté de 15 pour cent en 2003. Dans le même temps, il plaide en faveur d'un deuxième dock à marée, le dock de Saeftinge.

La réponse de la SNCB et du gouvernement est ahurissante. La SNCB entend réduire le transport de marchandises de 58 millions à 49 millions de tonnes d'ici à 2007, le gouvernement fédéral reporte la réalisation du deuxième accès ferroviaire au port et le gouvernement flamand préconise le remplacement de ce deuxième accès par la ligne 11 vers les Pays-Bas.

10.03 Jos Ansoms (CD&V): Le développement du "Rhin de fer" est ainsi également remis en question. Dans ce dossier, je pressens surtout un manque de courage politique du ministre flamand, M. Van Mechelen.

Dans quelle mesure la SNCB a-t-elle tiré profit de l'augmentation du trafic de conteneurs? Quelle croissance la SNCB a-t-elle pu observer en 2003? La SNCB maintient-elle ses prévisions en matière de transport de marchandises d'ici à 2007? Qu'en est-il de la stratégie offensive de la SNCB? Le ministre approuve-t-il

afbouw van het goederentransport beoogt terwijl bewezen is dat het containertransport spectaculair toeneemt? Kunt u ermee instemmen dat de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven volledig wordt afgevoerd zoals de Vlaamse minister van Economie en Ruimtelijke Ordening verdedigt? Ik vrees immers dat de afvoering van de tweede spoortoegang het andere belangrijke dossier van de IJzeren Rijn in gevaar zou kunnen brengen omdat deze tweede spoortoegang verstrengeld is met het dossier van de IJzeren Rijn.

Ik vrees dat de tegenstanders – en daar vindt men er nogal wat van in Nederland – dit zullen aangrijpen om te stellen dat heel het IJzeren Rijn-gedoe niet zo dringend is omdat de Belgische regering die tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven ook niet zo belangrijk vindt en uiteraard hangt het ene vast aan het andere.

Ten slotte begrijp ik ook niet dat als er een dergelijke trafiektoegang is, men die helemaal aan Nederland zou geven langs lijn 11 om dan alles via de Betuwelijn naar Duitsland te vervoeren. Commercieel gezien zou dat natuurlijk een stomiteit zijn.

10.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik ben in dit dossier in globaliteit een beetje onthecht. Wij hebben een advies van de Antwerpse haven gekregen. Ik heb dat ook vermeld. De heer Bruyninckx heeft dat ook in de raad van bestuur besproken. Ondertussen heeft de heer Van Mechelen gezegd wat ik ook gezegd heb, met name dat men blijkbaar een keuze heeft gemaakt. De keuze betekent natuurlijk niet dat de tweede haventoeegang sowieso wordt afgeschreven. Men heeft wel een keuze qua prioriteit gemaakt. Wat wij gedaan hebben is – en dat is nog iets anders dan wat de heer Van Mechelen zegt, hoewel ik daar nu niet op inga – gezegd dat het project van de Liefkenshoektunnel voor de periode van 2004 tot 2007 als eerst wordt uitgevoerd. Daar zullen we nu alles op zetten, met de prefinanciering. Daarmee gaan we beginnen.

Als ik het goed voorheb zal dit in 2009 klaar zijn. Het zal dus heel wat vroeger klaar zijn, wat mijns inziens logischerwijze betekent dat men dan de tweede werken kan prefinancieren. Men kan immers niet alles samen in één keer prefinancieren; in dat verband denk ik ook nog aan de IJzeren Rijn en spoor 11. In de realiteit gebeuren de werken toch niet allemaal gelijktijdig. Men heeft blijkbaar een duidelijke keuze gemaakt, waarbij het project met betrekking tot de Liefkenshoektunnel er als eerste uitkomt. Daarna zal worden gepraat over de andere projecten.

Men kan de zaken niet anders zien dan zoals ze werden voorgesteld. Mocht ik in het havenbestuur van Antwerpen zetelen, dan zou ik ook zo'n beleid voeren. Ik ben slechts actief in een heel klein haventje en ook daar wordt een dergelijk beleid gevoerd. Wij richten eerst alle aandacht op één lijn en pas daarna beginnen we over iets anders. Eén van de grote problemen in Antwerpen, in het verleden, en soms nu nog in Zeebrugge, was dat er verschillende projecten tegelijk werden gelanceerd, met als resultaat dat er onvoldoende middelen waren en dat er geen enkel project werd opgestart. Ik ken die wereld alleen als observator, maar ik heb wel gemerkt dat een van de problemen van Antwerpen en Zeebrugge erin bestond dat zij niet vaak genoeg prioriteiten stelden. Voor het Deurganckdok hebben ze daar eindelijk eens komaf mee gemaakt. Men heeft al de rest weggeveegd en eerst moest het Deurganckdok er komen. Alle andere havens kregen te horen dat dit werkelijk een prioriteit was en dat ze in 2003 geen middelen zouden krijgen van het Vlaams Gewest. Iedereen ging ermee akkoord. Het is natuurlijk wat minder leuk als men vaststelt dat er voor dat project in 2004 ook nog middelen nodig zijn. Maar goed, de

l'idée d'une suppression du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers telle que défendue par un ministre flamand? Ces déclarations irréflechies ne mettent-elles pas en péril la classification du Rhin de fer parmi les réseaux transeuropéens? Le ministre considère-t-il la ligne 11 comme une alternative valable au Rhin de fer?

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

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

Le Rhin de fer n'est pas lié à ce dossier et les projets se

prioriteitstelling heeft geholpen.

Moet de aanleg van de tweede toegang al dan niet nog gebeuren na de komst van lijn 11? Volgens de heer Van Mechelen is dat niet meer zo belangrijk. We zullen dat moeten nagaan. In elk geval is het duidelijk dat de NMBS, waar de bereidheid bestaat om die tweede toegang te verduidelijken, opnieuw wil discussiëren over de tracébeplanning.

Die tracébeplanning is enorm duur, zoals u weet. Men heeft heel veel milieueffectrapporten gemaakt en gerespecteerd maar dat heeft natuurlijk een heel grote impact op de kosten. Daar stelt men zich bij de diensten van de NMBS grote vragen bij, dat is evident. Het is natuurlijk een beetje een dilemma: om milieuredenen moet men meer containers op de trein zetten maar mag de trein ook alleen maar onder de grond. Dat is een probleem. Als men daar niet ooit uitgeraakt, blijft dat probleem aanslepen, vermoed ik. Ik denk dat men de knoop zal moeten doorhakken. Wij hebben nu bijvoorbeeld weer problemen met een of andere actiegroep die vindt dat iets niet kan. Ik wil daar niet denigrerend over doen maar men kan niet beide hebben: men kan niet zeggen dat er veel meer vrachtwagens via het spoor moeten en tegelijkertijd zeggen dat die treinen niet mogen rijden, nergens. Dat is wel een moeilijke situatie.

Inzake de IJzeren Rijn bevestigt men mij dat die niet gebonden is aan dat project. De IJzeren Rijn op zich kan gemakkelijk doorgaan. Daar moeten wij eigenlijk geen vrees voor hebben. Lijn 11 helpt – als alternatief is veel gezegd, maar Lijn 11 helpt een deel – al is dat geen ultieme oplossing. Conclusie: ik ga ermee akkoord dat men prioriteiten legt, te weten: eerst de Liefkenshoektunnel. Dat is ook wat wij gedaan hebben, de discussie zal daarna opnieuw beginnen over hoe wij dat gaan doen maar dat er een nood aan is, lijkt mij duidelijk door de stijging van de trafiek. Daar gaat het over de manier hoe het moet gebeuren. Het project-IJzeren Rijn wordt daar niet door geblokkeerd, dat is belangrijk: Lijn 11 is een extra troef en helpt ook maar de mate waar in welke mate, dat is bediscussieerbaar.

Het is wel zo dat de grote groei van de containertrafiek in hoofdzaak aan transshipping te danken is. Dat is trouwens de sterkte van Antwerpen: transshipping, van het ene schip op het andere, waarbij het Albert-kanaal de grote troef is van Antwerpen. Bij het Deurganckdok zal dat wel een ietsje anders zijn. Daar zal transshipping minder spelen. Normaal gezien zal daar meer treinvervoer zijn. Vandaar dat het Deurganckdok heel belangrijk is.

Maar het is niet zo dat als er globaal 6% ton/km per spoor is. Het treinverkeer is met een goeie 2% gestegen vorig jaar maar er zijn ook negatieve cijfers, bijvoorbeeld hoeveel wagons er geweest zijn want in feite is het goederenvervoer in 2003 niet echt gestegen omdat de economische conjunctuur daar niet naar was. Wel is het percentage ton/km gestegen maar dat is één parameter. Dat is de meest positieve. Men kan alles ook anders zien: in tonnage, tout court. Eigenlijk heeft men meer tonnage vervoerd op hetzelfde aantal kilometer waardoor Antwerpen toch een stijging kende maar als men louter kijkt naar het tonnage was er geen stijging, denk ik, maar die cijfers ken ik niet uit het hoofd.

Ik weet dat er een stijging van 2,3% inzake ton/km is maar voor andere parameters is het minder positief. De hoofdzaak van de groei van de containertrafiek in Antwerpen is in elk geval transshipping. Er is 7% stijging, dus 2% stijging per spoor wil niets zeggen. Die 6% kan net zo goed in een sector zitten die niet op het spoor zit. Dat mogen wij niet zomaar door elkaar gooien. Voor het Deurganckdok zal er in elk geval

poursuivront normalement. La ligne 11 n'offre qu'une alternative partielle.

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

veel meer per spoor gebeuren.

10.05 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, ik blijf het een contradictio in terminis vinden dat men enerzijds, triomfantelijk spreekt over ongelooflijke stijgingen van trafieken en aantal containers en over de aanleg van een nieuw dok en, anderzijds, grootse verklaringen aflegt inzake de Kyoto-normen die moeten worden gehaald, modal split en wegtransport dat meer over het spoor moet. Er zijn de grote verklaringen op congressen en bij de inleiding van regeerakkoorden, terwijl in de praktijk een Move 2007-plan wordt opgesteld waarin men radicaal stelt dat er in 2007 tien miljoen ton minder over het spoor zal worden vervoerd.

Ten tweede, ik vind het onvoorstelbaar dat een Maams minister van Economie en Ruimtelijke Ordening Lijn 11 als een alternatief durft voorstellen voor de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven.

Ten derde, de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven heeft wel te maken met de IJzeren Rijn. Als die IJzeren Rijn er komt, wanneer er daarop heel wat trafiek zal zijn en wanneer men dan geen tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven heeft, moet dat allemaal langs het ringspoor van Berchem gaan. Dat is nu al verzadigd en rotversleten. Als daar ooit één ernstig ongeval gebeurt, ligt de Antwerpse haven helemaal plat. Dat is onverantwoord.

Mijn groot verwijt aan paars en paars-groen is dat men al vier tot vijf jaren grootse verklaringen aflegt en in het Parlement investeringsprogramma's voorstelt, de eerste minister op kop, waarin de spoorhemel op aarde wordt beloofd terwijl er in de praktijk in feite niets gebeurt en er van een trendbreuk – nog zo'n prachtig duur woord – helemaal geen sprake is. Men doet het tegenovergestelde van hetgeen men zou moeten doen indien men het mobiliteitsvraagstuk in en rond Antwerpen wenst op te lossen. Dat is het verwijt dat ik maak.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

11.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, la presse vient de faire état d'un bras de fer tarifaire à la SNCB, entre son conseil d'administration et son ministre de tutelle. L'enjeu en serait la gratuité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail que le ministre voudrait imposer à l'entreprise publique autonome, celle-ci refusant de supporter une charge supplémentaire.

À l'origine de ce débat se trouve l'accord gouvernemental de juillet 2003 qui prévoit de simplifier les tarifs et de tendre vers la gratuité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par voie de chemin de fer, au travers d'accords sociaux ou de plans de transport d'entreprise. La gratuité n'apparaît donc dans l'accord gouvernemental que comme un but ultime qui doit d'abord passer par le cap des accords sociaux. C'est pourquoi le gouvernement invitera les partenaires sociaux à faire de ce point une priorité dans la concertation sociale.

Toujours selon l'accord de gouvernement. l'enveloppe de 4 millions

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

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

Welke contacten vonden er plaats met de sociale partners?

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

Hoe luidt het standpunt van de

d'euros de moyens supplémentaires est destinée à l'ensemble de la politique tarifaire et pas seulement à la gratuité. Dans l'attente de la concertation sociale, des contacts informels avec les partenaires sociaux ont-ils eu lieu au sujet d'une éventuelle gratuité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail? Quels éléments objectifs justifient l'empressement à vouloir imposer des charges supplémentaires aux entreprises en général et à la SNCB en particulier? Quelle est la position du gouvernement en la matière et comment celle-ci a-t-elle été communiquée au conseil d'administration de la SNCB?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Pour éclaircir les choses, il y a dix millions d'euros destinés notamment à diminuer le coût des navettes domicile-travail. Cette somme a été confirmée en décembre 2003. Pour l'année prochaine, il y aura 4 millions supplémentaires. Les années suivantes, ce seront successivement 3, 4 et encore 4 millions supplémentaires, ce qui donne un chiffre global de 25 ou 26 millions d'euros prévus. Au sein de la SNCB, il a été question d'un projet qui permettrait d'aplanir les difficultés financières en quatre ou cinq ans. Ce n'est pas une obligation mais c'est une possibilité qui sera offerte car on ne veut rien imposer aux entreprises.

Le conseil d'administration a clairement demandé si les moyens lui seraient garantis. La direction de la SNCB, qui avait déjà approuvé une partie de ce plan, va examiner celui-ci dans son ensemble et va demander des garanties au gouvernement car ma volonté n'a jamais été de faire payer cela par la SNCB elle-même. La SNCB va donc demander au gouvernement si ces moyens sont garantis; le conseil d'administration s'exprimera par la suite.

Il y a deux choses à faire. Tout d'abord, une discussion doit intervenir au sein du comité de direction; il a déjà approuvé une partie de la proposition mais pas l'extension vers d'autres secteurs, la question de la disponibilité des moyens ayant été soulevée. Ensuite, le gouvernement doit répondre et enfin, le conseil d'administration doit décider. La procédure est en cours. Je sais qu'on parle d'une partie de bras de fer mais ce n'est pas le cas.

M. Vinck, que j'ai rencontré récemment, m'a dit que s'il y avait une garantie du gouvernement fédéral, la SNCB était disposée à accepter. Comme je l'ai déclaré, il n'a jamais été dans mes intentions de faire payer la SNCB. Toutefois, sur la base d'un plan concret, le conseil d'administration a demandé les garanties les plus formelles du gouvernement. Dès que le comité de direction se sera exprimé sur des éléments plus concrets, le gouvernement répondra et, sur la base de cette réponse, le conseil d'administration pourra décider.

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

En réponse à M. Ansoms, je peux dire que des discussions devront être menées, notamment sur le prix du trafic intermodal. Dans ce dossier, on ne va pas discuter des 4 millions par an! Le gouvernement va faire un effort en la matière. Il s'agit d'une mesure tarifaire dont vont bénéficier les entreprises.

Certes, pour le moment, on s'exprime peut-être mal, et je ne cherche pas à m'exprimer beaucoup sur le sujet. Je répète cependant qu'il s'agit d'une proposition qui ne peut pas être à charge de la SNCB. c'est clair.

regering en hoe werd dit aan de raad van bestuur van de NMBS meegedeeld?

11.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Een bedrag van tien miljoen euro dat met name bestemd is voor een kostenverlaging van het woon-werkverkeer werd in december 2003 definitief vastgelegd. Volgend jaar zal een bijkomend bedrag van vier miljoen euro in de begroting worden geboekt en in de loop van de volgende jaren zullen drie, vier en nogmaals vier miljoen euro bijkomend worden toegekend totdat een totaalbedrag van 25 miljoen euro is bereikt. Binnen de NMBS worden er gesprekken gevoerd om de financiële moeilijkheden in een tijdspanne van vier of vijf jaar te overwinnen. Het gaat niet om een verplichting, maar om een mogelijkheid die haar wordt geboden. De regering legt immers aan de bedrijven niets op.

De NMBS-directie had dit plan reeds gedeeltelijk goedgekeurd en zal het plan in zijn geheel onderzoeken en de regering vragen of daartoe de nodige middelen zijn gewaarborgd. Vervolgens kan de raad van bestuur zich erover uitspreken.

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

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

J'ai lu dans un journal que je tiendrais compte des effets de retour, ce qui n'est pas le cas. J'ajoute que d'autres mesures tarifaires portant sur le trafic vont devoir être prises assez rapidement, afin d'éviter que la libéralisation entraîne une diminution du trafic de fret.

voor een maatregel die vrij weinig kost.

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

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

11.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, vous n'avez pas répondu au sujet de la concertation sociale.

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

11.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Dans le secteur privé, il faut un accord interprofessionnel. C'est la raison pour laquelle le système prévu ne pourra être mis que partiellement en place en 2004, là où c'est possible, et en 2005, notamment après la conclusion de l'accord interprofessionnel. Nous ne pouvons pas aller cambrioler les accords existants! Ce n'est pas faisable! Nous avons le temps; cela ne presse pas!

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

11.05 Valérie De Bue (MR): La mesure ne sera donc pas d'application immédiatement. Tout cela sera discuté de manière globale.

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

11.06 Johan Vande Lanotte, ministre: La mesure sera d'application en 2004 là où c'est possible mais ce sera limité, surtout dans le secteur public où il y a des possibilités. Pour le secteur privé, elle sera d'application en 2005, à partir du moment où des accords sociaux seront intervenus.

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

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

*La réunion publique de commission est levée à 17.07 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.07 uur.*