



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

04-02-2004

Après-midi

woensdag

04-02-2004

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 – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkorting en bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

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

SOMMAIRE

- Questions jointes de 1
 - M. Melchior Wathelet au ministre du Budget et 1
 des Entreprises publiques sur "les
 investissements à réaliser sur la ligne 37 Liège -
 Aix-la-Chapelle" (n° 1430)
 - M. Melchior Wathelet au ministre du Budget et 1
 des Entreprises publiques sur "les conséquences
 du renoncement par la Deutsche Bahn de
 moderniser le tronçon à grande vitesse Aix-
 Duren" (n° 1431)

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

- Questions jointes de 4
 - Mme Catherine Doyen-Fonck au vice-premier 4
 ministre et ministre du Budget et des Entreprises
 publiques sur "la décision de la Banque de La
 Poste de ne plus permettre la gratuité des
 virements" (n° 1141)
 - M. Philippe De Coene au vice-premier ministre 4
 et ministre du Budget et des Entreprises
 publiques sur "le service de La Poste" (n° 1534)

Orateurs: **Catherine Doyen-Fonck, Philippe De Coene, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

- Question de M. Guido De Padt au vice-premier 10
 ministre et ministre du Budget et des Entreprises
 publiques sur "la consommation de drogues par
 des jeunes dans les gares ferroviaires et sur les
 quais" (n° 1251)

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

- Question de M. André Perpète au vice-premier 11
 ministre et ministre du Budget et des Entreprises
 publiques sur "une taxe dont sont redevables
 certains riverains de la rue du Palais à Verviers"
 (n° 1351)

Orateurs: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, **Guido De Padt, Camille Dieu**

- Question de M. Guido De Padt au vice-premier 13
 ministre et ministre du Budget et des Entreprises
 publiques sur "le Comité stratégique de la SNCB"
 (n° 1352)

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

- Question de M. Guido De Padt au vice-premier 14
 ministre et ministre du Budget et des Entreprises
 publiques sur "la liaison ferroviaire directe Haacht-

INHOUD

- Samengevoegde vragen van 1
 - de heer Melchior Wathelet aan de minister van 1
 Begroting en Overheidsbedrijven over "de
 uitgebleven investeringen op lijn 37 Luik - Aken"
 (nr. 1430)
 - de heer Melchior Wathelet aan de minister van 1
 Begroting en Overheidsbedrijven over "de
 gevolgen van de beslissing van de Deutsche
 Bahn om de hogesnelheidslijn Aken-Duren niet te
 moderniseren" (nr. 1431)

Sprekers: **Melchior Wathelet, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

- Samengevoegde vragen van 4
 - mevrouw Catherine Doyen-Fonck aan de vice- 4
 eerste minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "de beslissing van de
 Bank van De Post om de gratis overschrijvingen
 af te schaffen" (nr. 1141)
 - de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste 4
 minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van
 De Post" (nr. 1534)

Sprekers: **Catherine Doyen-Fonck, Philippe De Coene, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

- Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice- 10
 eerste minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "het gebruik van drugs
 door jongeren in treinstations en op de perrons"
 (nr. 1251)

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

- Vraag van de heer André Perpète aan de vice- 11
 eerste minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "een taks verschuldigd
 door bepaalde bewoners van de rue du Palais te
 Verviers" (nr. 1351)

Sprekers: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, **Guido De Padt, Camille Dieu**

- Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice- 13
 eerste minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "het Strategisch Comité
 van de NMBS" (nr. 1352)

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

- Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice- 14
 eerste minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "de rechtstreekse

Bruxelles" (n° 1353)		treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 1353)	
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Daan Schalck		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Daan Schalck	
Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "des questions régionales d'organisation des départements 'mail' et 'retail' de La Poste" (n° 1365)	16	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de organisatie van de afdelingen 'mail' en 'retail' van De Post op lokaal vlak" (nr. 1365)	16
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Servais Verherstraeten au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements de la SNCB à Anvers" (n° 1545)	18	Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen van de NMBS in Antwerpen" (nr. 1545)	18
<i>Orateurs:</i> Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Servais Verherstraeten		<i>Sprekers:</i> Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Servais Verherstraeten	
Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'assainissement des sites pollués appartenant à la SNCB" (n° 1419)	20	Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sanering van vervuilde NMBS-sites" (nr. 1419)	20
<i>Orateurs:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Zoé Genot au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères sur "le renouvellement du conseil d'administration de l'Office national du Ducroire" (n° 1406)	22	Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken over "de aanstelling van de nieuwe raad van bestuur van de Nationale Delcrederedienst" (nr. 1406)	22
<i>Orateurs:</i> Zoé Genot, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Zoé Genot, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les projets de suppression de points d'arrêt sur la ligne ferroviaire 82 Burst-Alost" (n° 1449)	23	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande afschaffing van stopplaatsen op de treinlijn 82 Burst-Aalst" (nr. 1449)	23
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	24	Samengevoegde vragen van	24
- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les possibilités d'accès à internet dans les trains" (n° 1454)	24	- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijkheden van internetgebruik op de treinen" (nr. 1454)	24
- M. Dirk Claes au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le cahier des charges pour les trains à double étage prévus pour l'e-communication" (n° 1547)	24	- de heer Dirk Claes aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het lastenboek voor de dubbeldekstreinen met e-communication voorzieningen" (nr. 1547)	24
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Dirk Claes, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Dirk Claes, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	

Interpellation de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réouverture au trafic voyageur de la ligne Arlon-Virton" (n° 218)	27	Interpellatie van de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de wederopenstelling van de lijn Aarlen-Virton voor het reizigersverkeer" (nr. 218)	27
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
<i>Motions</i>	29	<i>Moties</i>	29
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de plus de 500 travailleurs de Belgacom" (n° 1486)	30	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van meer dan 500 personeelsleden bij Belgacom" (nr. 1486)	30
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la prise en charge par les employeurs des déplacements en train entre le domicile et le lieu de travail" (n° 1499)	31	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de tenlasteneming door de werkgevers van de kosten van het woon-werkverkeer met de trein" (nr. 1499)	31
<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> 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 4 FEVRIER 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 4 FEBRUARI 2004

Namiddag

De vragen en interpellaties vangen aan om 16.16 uur.
Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde.
Les questions et les interpellations commencent à 16.16 heures.
Président: M. Francis Van den Eynde.

01 Questions jointes de

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

01 Samengevoegde vragen van

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

01.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous interroge à nouveau à propos de la ligne 37 sur laquelle je vous avais déjà posé une question précédemment. En effet, ayant pris certains contacts, il apparaît que les travaux d'investissement et d'entretien sur la ligne 37 pour les années 2000, 2001 et 2003 n'ont pas été exécutés; tout cela pour un montant de 2,85 millions d'euros et pour l'année 2003, cela s'élèverait à 5,7 millions d'euros.

Tous ces travaux doivent concerner l'investissement ayant trait à la sécurité et à l'entretien des rails, à la ponctualité des liaisons. Pouvez-vous me confirmer l'absence d'exécution de ces travaux? Comment peut-on la justifier?

Lors de ma précédente question sur cette ligne 37 - dans laquelle j'avais déjà stigmatisé les défauts d'investissement -, vous me disiez qu'un entretien continu de nombreux ouvrages d'art de la ligne 37 se poursuivait "normalement". Or, il me revient, aujourd'hui encore, que le programme annuel des ouvrages d'art ne mentionnerait aucun budget pour cette ligne.

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

Tijdens de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur op 20 oktober 2003 verzekerde u mij dat het continu onderhoud van talrijke kunstwerken op lijn 37 normaal plaatsvond. In het jaarprogramma betreffende de kunstwerken is echter geen enkel bedrag voor die lijn ingeschreven. Bevestigt u die begrotingssituatie

Confirmez-vous cette réalité budgétaire, d'autant plus que la rénovation du tunnel de Nasproue, n'a pas encore été achevée et que d'autres ouvrages attendent des investissements qui seraient plus que nécessaires, tels le viaduc de la Renouprez ou celui de Dolhain? Pourriez-vous me fixer concernant les travaux d'investissement sur cette ligne? Quels sont les investissements qui doivent être réalisés avant 2007, terme fixé par le plan d'investissement de la SNCB.

Le renoncement de la Deutsche Bahn de moderniser le tronçon Aix-Düren, tronçon qui suit la partie belge de la liaison vers Cologne, et donc le réseau grande vitesse ICE-Thalys constitue évidemment un changement de stratégie assez important. Il semble même que la Deutsche Bahn ait décidé de ne pas investir dans les travaux de mise à double voie du Büchtunnel à la frontière belgo-allemande.

Si ces décisions s'avèrent définitives, cela posera un réel problème étant donné que, sur 50 kilomètres après la frontière belge, les trains ne pourraient pas dépasser la vitesse de 120 km/heure. Cela réduira évidemment l'attractivité de la ligne et rendra caducs tous les efforts réalisés du côté belge, surtout au vu de l'importance des travaux entrepris actuellement entre Liège et la frontière allemande.

Monsieur le ministre, j'aurais voulu connaître la position de la SNCB. A-t-elle été officiellement informée de cette décision de la Deutsche Bahn? Le gouvernement belge envisage-t-il d'intervenir auprès de son homologue allemand afin d'inviter l'autorité compétente à revenir sur cette décision préjudiciable qui met à mal et qui rend caducs tous les travaux entrepris rapidement, efficacement et utilement sur le territoire belge?

terwijl de vernieuwing van de tunnel van Nasproué niet kon worden beëindigd en andere kunstwerken dringende investeringen vereisen, met name het viaduct van Renoupré en dat van Dolhain?

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

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

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

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre: J'ai quelques difficultés à apporter une réponse à la troisième partie de votre question orale sur le plan d'investissement. Vous me demandez de fixer avec précision les investissements ferroviaires que la SNCB juge importants de réaliser à l'horizon 2007. Je n'ai pas la réponse: la SNCB s'est trompée car elle pensait que votre question était d'ordre général.

01.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Betreft het derde deel van uw eerste vraag het totaal van de investeringen of enkel de investeringen met betrekking tot lijn 37? Dat deel van uw vraag werd fout geïnterpreteerd en ik heb daar geen antwoord op.

01.03 Melchior Wathelet (cdH): Je sais que vous ferez en sorte de me communiquer les informations nécessaires.

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

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Contrairement à ce que vous dites pour la ligne 37, on procède aux entretiens et aux renouvellements nécessaires. La SNCB ne considère pas qu'il y a des retards ou qu'une partie du programme n'a pas été exécutée. Bien entendu, des projections théoriques peuvent changer après coup. Cependant, on m'affirme que les entretiens et les renouvellements

01.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: De nodige investeringen worden gedaan. Volgens de NMBS is geen vertraging opgetreden. Het noodzakelijke onderhoud gebeurde en de nodige

nécessaires ont été effectués en temps voulu et conformément au programme. Les améliorations importantes ont surtout été réalisées en 2003 et seront poursuivies en 2004. On tient compte des budgets disponibles et des imprévus pour l'ensemble du réseau. Il n'est pas exclu que certaines choses changent d'une année sur l'autre. De toute façon, l'entretien sera poursuivi sur les tronçons concernés.

En revanche, le talus de Dolhain constitue un problème, c'est un fait. Les études techniques en vue de le résoudre sont en cours. Pour le moment, la SNCB examine plusieurs variantes. Les travaux de renouvellement d'une partie des installations sont prévus en 2006.

En ce qui concerne votre question relative à la décision du report des travaux sur le tronçon Aix-Düren, la SNCB n'a pas été formellement informée de ce report, mais cette information a été communiquée, très récemment et de façon informelle, lors d'une réunion de travail entre techniciens des deux réseaux.

La mesure prise par la tutelle des chemins de fer allemands porte sur un report des travaux à un horizon situé au-delà de 2008. Ce n'est pas la suppression qui a été décidée, mais le report. Ces travaux auraient permis un gain de temps de l'ordre de 1 minute 30 secondes, soit 90 secondes, ce qui n'est pas tellement important.

La formule de répartition des recettes et des charges qui est prévue par un contrat SNCB favorise le réseau qui améliore le temps de parcours du TGV sur ses lignes. En clair, le fait que les Allemands n'exécutent pas ce travail ne pénalise pas la SNCB au niveau financier, mais bien l'attractivité globale de la ligne. En la matière, il faut relativiser, car il s'agit d'une pénalisation de seulement 90 secondes.

remplacements werden tijdig uitgevoerd.

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

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

01.05 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, une perte de temps de 90 secondes me surprend un peu car il s'agit de parcourir un tronçon de 50 km à 120 km/ heure. Cependant, si ce chiffre est exact, je veux bien l'accepter.

J'en viens à l'attractivité. Il est vrai qu'il ne s'agit pas d'un problème de coût pour le réseau belge. Toutefois, nous avons aussi entrepris des travaux pour gagner peu de temps. Ainsi, par exemple, le tunnel de Soumagne n'a pas permis un gain de temps supérieur à 90 secondes. Mais à partir du moment où l'on veut une ligne à grande vitesse optimale, il faut gagner du temps partout.

01.05 Melchior Wathelet (cdH): Negentig seconden? Dat vind ik eigenaardig, want het gaat om een afstand van 50 km aan 120 km/u. De kostprijs voor het Belgisch net is niet het probleem, maar als ik zie welke werken er in België worden uitgevoerd om een beetje tijd te winnen, dan denk ik toch dat het logisch is dat men overal tijd moet winnen als men een hogesnelheidslijn wil exploiteren.

Comme vous l'avez dit – et je voudrais insister sur ce point - un accord a été conclu entre la Belgique et l'Allemagne selon lequel chacun des pays s'engageait à effectuer les travaux nécessaires sur son territoire. Si l'un des deux pays ne remplit pas ses obligations, c'est un peu vexant pour celui qui l'a fait et ce d'autant si les coûts ont été importants. J'espère donc que vous défendrez la position de la Belgique et que vous demanderez à l'Allemagne d'effectuer les travaux nécessaires tout en respectant le timing prévu. Cependant, je crains que notre influence sur la décision allemande soit assez réduite. Bien entendu, si le train ICE devait emprunter cette ligne, cela pourrait inciter les Allemands à effectuer les travaux qui s'imposent. Mais vous connaissez mieux que moi les tenants et les aboutissants de ces négociations.

En ce qui concerne les investissements de 2003, je demanderai aux personnes qui m'ont remis les chiffres, de les justifier. Peut-être organiserons-nous un troisième round sur les investissements et les entretiens qui n'ont pas eu lieu sur cette fameuse ligne 37. Mais je suis sûr que vous êtes conscient du fait que de réels problèmes d'entretien et d'investissement se posent pour les viaducs de Dolhain et de Renouprez.

En conclusion, monsieur le ministre, je me permettrai de vous interroger à nouveau si j'obtenais d'autres informations à ce sujet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

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

- M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le service de La Poste" (n° 1534)

02 Samengevoegde vragen van

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

- de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van De Post" (nr. 1534)

02.01 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, jusqu'au 1^{er} janvier 2004, il était possible à toute personne disposant d'un compte courant auprès de la Banque de La Poste d'effectuer gratuitement des virements.

Vous le savez probablement beaucoup mieux que moi, le troisième contrat de gestion qui lie La Poste à l'Etat exige le respect de certains critères en termes de qualité, d'universalité et d'accessibilité financière.

Pour assumer ces virements gratuits jusqu'à cette date, la Banque de La Poste mettait à disposition de ses clients des enveloppes roses qui ne nécessitaient pas d'affranchissement et qui pouvaient être déposées dans n'importe quelle boîte aux lettres du Royaume. Depuis le début de cette année, malgré ce que prétend La Poste dans ses folders explicatifs, le principe de gratuité n'est absolument plus de mise. En effet, maintenant, communiquer un virement à la Banque de

Er was een overeenkomst. Het grieft me enigszins te moeten vaststellen dat een van beide partners zijn verplichtingen niet nakomt terwijl de andere partner dit wel doet. Ik hoop dat u het Belgisch standpunt inzake de naleving van de timing zal verdedigen. Maar kunnen we enige invloed uitoefenen? Misschien in het geval dat de ICE-trein dit traject zal volgen.

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

02.01 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Tot 1 januari 2004 waren overschrijvingen voor alle houders van een zichtrekening bij de Bank van De Post gratis. Het derde beheerscontract tussen De Post en de Staat bevat criteria op het vlak van kwaliteit, universaliteit en toegankelijkheid van de bankdienst. Vroeger werden roze omslagen ter beschikking gesteld voor die gratis overschrijvingen. Vanaf nu brengen overschrijvingen kosten mee. De omslagen moeten voortaan gefrankeerd worden; men kan ook overschrijven via de telefoon en in dat geval betaalt

La Poste représentera un coût pour le client.

Quelles possibilités s'offrent au client de la Banque de La Poste? Soit il affranchit au tarif postal en vigueur chaque enveloppe qui contient des virements, sous peine de se la voir renvoyer; soit il paie le prix d'une communication téléphonique s'il utilise le service Postphone PPO Banking; soit il se déplace pour déposer son virement dans une boîte aux lettres bleue, uniquement accessible pendant les heures d'ouverture des bureaux de La Poste, mais il faut savoir que la politique actuelle de La Poste est de réduire progressivement le nombre de ses bureaux.

Dès lors, monsieur le ministre, j'aimerais vous poser quelques questions.

Quels sont les motifs qui ont présidé à la décision de la Banque de La Poste de ne plus permettre un acheminement gratuit des virements? Est-ce pour répondre à des exigences financières précises? Quelles seraient-elles? Quels bénéfices ou quelles économies La Poste compte-t-elle réaliser par l'adoption de telles décisions? Estimez-vous que cette application liée à celles, plus tardives, de l'augmentation du prix du timbre-poste et de la réduction du nombre de bureaux de poste, est conforme aux critères que j'évoquais en début de question, c'est-à-dire l'accessibilité, l'universalité et la qualité du service postal et bancaire?

02.02 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal vanzelfsprekend de vragen van de vorige spreker niet herhalen. Ik wil alleen een paar bedenkingen formuleren.

Ik vind het vreemd dat wordt gezegd dat men naar het postkantoor kan gaan wanneer men geen roze enveloppen meer heeft. Ik stelde u enkele weken geleden een vraag over een Kortrijkse deelgemeente waar het postkantoor werd gesloten. In een aantal gemeenten kan men dus niet meer naar het postkantoor gaan omdat er een beweging van sluiting van postkantoren is.

Ik weet niet zoveel over bedrijfskunde, maar het volgende lijkt mij merkwaardig. De Post vraagt geld voor een dienst die De Post eigenlijk levert aan De Post. Het gaat immers over een rekening bij de Bank van De Post en het is De Post die de brieven bedeeft. Ik neem aan dat wanneer men de brievenbussen licht, men tegelijkertijd de roze enveloppen kan meenemen. Dat brengt volgens mij geen extra kost met zich mee, maar ik vergis mij misschien en zie het te eenvoudig.

Mocht betrokken dienst verdwijnen, dan zou dat vooral jammer zijn voor degenen die het financieel niet breed hebben. Het is volgens mij een goede service waarvan wellicht veel gebruik wordt gemaakt en het is jammer dat een dergelijke gratis dienstverlening, waarop we toch nogal gesteld zijn, verdwijnt. Ik stel daarom de vraag of dat inderdaad het geval is.

02.03 Minister Johan Vande Lanotte: Er zal natuurlijk veel gediscussieerd worden over deze maatregel omdat men kan zeggen dat dit een verhoging is van de prijs, een wijziging terwijl men alles moet laten zoals het was. Daar valt iets voor te zeggen. Anderzijds is

men de kosten van een gesprek of men moet zich verplaatsten om het overschrijvingsformulier in een blauwe brievenbus te deponeren. Van die mogelijkheid kan men echter uitsluitend tijdens de openingsuren van de postkantoren gebruik maken, waarbij dient te worden opgemerkt dat er ook almaar minder kantoren zijn.

Waarom werd de mogelijkheid de overschrijvingsformulieren gratis op te sturen, afgeschaft?

Welke besparingen hoopt De Post te realiseren of welke winst hoopt ze te maken?

Vindt u dat deze beslissing, in combinatie met de verhoging van de tarieven voor de postzegels en de vermindering van het aantal kantoren, beantwoordt aan de criteria van toegankelijkheid, universaliteit en kwaliteit?

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

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

02.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Les opérations bancaires s'avèrent assez coûteuses. Les opérations de La Poste qui

het argument van De Post dat het weinig zinvol is om zich op een bestaande manier te blijven organiseren. Het resultaat is nu dat heel veel mensen gelijk welke verrichting afzonderlijk opsturen. In tegenstelling tot wat u daarover zegt, heeft het verwerken daarvan wel degelijk een vrij grote kostprijs.

Er speelt altijd een financieel element en dan moet men zich afvragen of het de moeite loont om de kostprijs te verrekenen. De verrichtingen van De Post die men kan doen in de postkantoren zijn relatief goedkoop. Er is momenteel een discussie aan de gang met de banken over het geld uit de muur halen. Er zijn nog andere discussies. De Post blijft een vrij goedkope instelling en wil dat ook zo houden. Wij hebben gezegd dat de financiële verrichtingen in de postkantoren laagdrempelig moeten blijven, vandaar dat er ook sprake is van een tegemoetkoming. Maar als men daarop geen winst maakt, moet men zich afvragen of het nog nuttig is om die grote kosten - het blijken wel degelijk vrij grote kosten te zijn - te handhaven. De Post beoogt op deze manier een meer gestructureerde werking te hebben waarbij ze via telefoon of via internet - dat is nog niet veralgemeend maar het is wel de bedoeling om zo te werken zodat er zo weinig mogelijk papieren verrichtingen zijn - wil komen tot een systeem waarbij de mensen de documenten gewoon in de bus deponeren.

In tegenstelling tot wat men denkt, heeft De Post een heel fijnmazig net, fijnmaziger dan om het even welke andere bank op dit moment. We zien ook dat na een maand in 2004 78% van de overschrijvingsformulieren werd gedeponereerd in de postkantoren. Dat is een heel hoog percentage. De cliënt die zegt dat hij daarvoor niet wil betalen, gaat het formulier gewoon afgeven. Ik vind dat eigenlijk niet zo slecht. Is het een grote kost voor die mensen om dat af te geven? Meestal niet. U zegt dat mensen zich die postzegel niet willen permitteren. We moeten ook eerlijk zijn en zeggen dat men dingen kan opsparen. Het gaat over één postzegel. Laat ons dat toch goed bekijken.

Die mensen geven dat gewoon af in het postkantoor en iedereen weet ondertussen dat men het eventueel ook kan meegeven met een postbode. Wie daaraan geen geld wil geven, die kan dat. Het kan gratis, maar men vraagt wel de moeite te doen om het met de postbode mee te geven of het te deponeren. Dat is een dienstverlening die nog zeer universeel is. Ik weet niet of men het per se zo moet houden omdat het vroeger zo bestond. Ik had en heb daar wat vragen bij, maar als ik de eerste resultaten bekijk, dan blijkt dat mensen dit gemakkelijk naar het postkantoor brengen of meegeven met de postbode. Mensen die daar helemaal geen zin in hebben, zullen het frankeren. Langzaamaan zal een deel het ook via internet doen.

Men praat daarover alsof het een impact heeft, maar is dat nu zo'n belangrijke en grote wijziging? Ik weet het niet. Is het nadelig? Dat denk ik niet. Veel mensen die naar het postkantoor gaan, deponeren het gewoon. Dat is vergelijkbaar met een methode die door de banken gebruikt wordt. Heel wat banken hebben een kluis waarin men gewoon de overschrijving deponeert. Dat is een gewoonte bij veel mensen. Is dat een slechte dienstverlening? Ik weet dat echt niet. Wetende dat men binnen de 4 of 5 kilometer een postkantoor heeft, moet men een verplaatsing van maximaal 5 kilometer maken om het

peuvent être effectuées dans un bureau sont relativement bon marché et La Poste souhaite maintenir cette situation. Nous voulons que le prix des opérations financières reste abordable. C'est la raison pour laquelle il est question d'une intervention.

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

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

gratis te doen. Ik zie daar persoonlijk geen graten in.

02.04 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Monsieur le président, je remercie M. le ministre mais je voudrais néanmoins revenir sur certains points précis.

Vous parlez d'abord d'opérations financières qui sont bon marché à La Poste. Il est vrai que La Poste s'ouvre de plus en plus aux nouvelles technologies mais elle applique des prix très élevés et, manifestement, comparativement aux banques classiques, les différences de prix des opérations financières s'amenuisent de plus en plus.

02.05 Johan Vande Lanotte, ministre: Expliquez ce que vous voulez dire car c'est vous qui affirmez cela! Cela ne correspond pas à la réalité.

02.06 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Je n'ai pas les chiffres sous les yeux.

02.07 Johan Vande Lanotte, ministre: Mais expliquez-moi quand même car ce n'est pas exact.

02.08 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Je poserai à nouveau la question, chiffres à l'appui.

02.09 Johan Vande Lanotte, ministre: Je prends un exemple. Si vous n'avez pas de compte en banque et que vous vous rendez dans une banque pour effectuer un versement, que va dire la banque? Elle va refuser de réaliser l'opération. La Poste, elle, le fera! Vous dites que la différence de prix entre La Poste et les banques classiques est en train de diminuer mais ce n'est pas vrai! De plus, les techniques bancaires évoluent beaucoup plus vite que celles de La Poste.

Je dis que la différence entre les banques et la Banque de La Poste augmente, ce qui est positif. Dire que la différence diminue n'est pas exact. Vous suggérez que la Banque de La Poste se rapproche des banques au niveau des coûts. Ce n'est pas vrai.

02.10 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Monsieur le ministre, avez-vous une idée de ce que coûte une opération par internet à la Banque de La Poste?

02.11 Johan Vande Lanotte, ministre: Cela correspond au prix de l'internet.

02.12 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Oui, mais il y a le PC à acheter, la connexion internet et le coût du virement par internet.

02.13 Johan Vande Lanotte, ministre: Que voulez-vous dire?

02.14 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Je pense que, par définition, il y a un problème d'accessibilité à la Banque de La Poste.

02.15 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est exact, mais la clientèle n'est pas obligée d'effectuer ses virements par internet!

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

02.05 Minister Johan Vande Lanotte: Dat moet u me eens uitleggen aan de hand van cijfers!

02.09 Minister Johan Vande Lanotte: De Post heeft nog steeds voordelen. In tegenstelling met een klassieke bank aanvaardt ze een overschrijving ook al heeft men er geen rekening.

Het klopt niet dat de kosten bij De Post toenemen.

02.10 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Wat dan met de kosten voor de internetverrichtingen?

02.16 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Non, mais vous avez suggéré, et c'était cela le point de départ de la question ...

02.17 Johan Vande Lanotte, ministre: ... C'est comme si toutes les personnes qui ont un compte à la Banque de La Poste ne pouvaient pas se permettre d'utiliser leur internet!

02.18 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Bien sûr, elles peuvent utiliser leur internet. Je posais la question par rapport à des personnes plus âgées. Il y a le prix mais aussi la faisabilité. Toutes les personnes âgées ne savent peut-être pas utiliser internet, vous serez d'accord avec moi!

Il y a également le fameux affranchissement qui, au départ, était gratuit. Que peuvent faire les personnes âgées qui rencontrent de grosses difficultés de déplacement et qui n'ont pas cet accès à internet, que ce soit à cause du coût ou de la faisabilité technique par rapport à une nouvelle technologie? Vous m'avez parlé du facteur. Vous m'avez dit que 78% des formulaires de virement arrivaient après un mois au niveau de La Poste. Monsieur le ministre, pouvez me dire si tous les facteurs acceptent de reprendre les virements sur le terrain? Je vous pose la question car je n'en sais rien. On pourrait imaginer une caisse bleue volante, ce qui serait vraiment un compromis idéal, mais le font-ils?

02.19 Johan Vande Lanotte, ministre: Il faut voir la réalité, madame! Vous connaissez des facteurs qui refusent de le faire? Je pourrais vous citer vingt exemples d'opérations que les facteurs ne peuvent pas faire mais qu'ils font quotidiennement et La Poste n'a jamais réagi.

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

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

Le **président**: J'insiste pour que nous clôturons ce petit débat car il est tout à fait contraire au Règlement qui prévoit la question, la réponse et la réplique.

02.20 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Monsieur le président, c'était une réplique!

Le **président**: Vous avez répliqué plusieurs fois! Je sais que vous avez été interrompue.

02.21 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Tijdens het debat over het migrantenstemrecht gisteren kende men mijn naam wel.

De **voorzitter**: Ik was toen afwezig.

02.22 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Maar uw geestesgenoten waren er wel.

Mijnheer de minister, ik denk dat wij het een beetje eens zijn. Ik zal een voorstel indienen dat het gratis wordt. Op het moment dat wij voorstellen iets gratis te maken, gaan we toch geen zaken afschaffen die gratis zijn. Ik ben zeker dat het in zijn geheel over relatieve kosten gaat. Ik ben ervan overtuigd dat een deel van de bevolking dat geen internet heeft en hoogbejaard is, niet tot op het postkantoor raakt. Waarschijnlijk gaat het over een gering aantal personen. Maar waarom laten we het dan niet bestaan? Misschien is het voor sommigen goed dat zij in beweging blijven en dat zij naar het

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

postkantoor in het centrum van het dorp gaan. U zegt dat het gaat over 78%, dat is heel veel, maar 22% marktaandeelverlies op één maand is ook veel.

02.23 Minister **Johan Vande Lanotte**: U maakt een probleem waar er geen is. U bent van oordeel dat De Post moet blijven werken zoals steeds. U betaalt nu toch ook uw enveloppen. Zo'n overschrijving is ook betalend. Volgens mij zal het voor de meeste personen niet duurder uitvallen en bovendien meen ik dat de groepering zal bijdragen tot de efficiëntie.

Maar goed, men kan dat doen. Om dat wettelijk te regelen, moet men alleen De Post ervoor betalen. Dat is de regel. Men kan dat niet opleggen, zoals men dat de banken niet zomaar kan opleggen zonder te betalen. Dat is nu eenmaal de regel. Dat is economisch recht. Het gaat niet over een universele dienstverlening.

(...): (...)

02.24 Minister **Johan Vande Lanotte**: Neen, het is een commerciële dienstverlening die men aan de banken vraagt. De bank van De Post is geen universele dienstverlening.

02.25 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Daarmee ben ik het eens.

02.26 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik kan er niet aan doen, maar het is zo.

02.27 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): De bus is ook geen universele dienstverlening. Is een busverbinding noodzakelijk een universele dienstverlening?

02.28 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dat behoort inderdaad tot de universele dienstverlening. Het vervoer van personen is niet geliberaliseerd, de banken wel.

une perte de 22 pour cent de parts de marchés en un seul mois l'est tout autant.

02.23 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je trouve cela beaucoup plus efficace sans être plus onéreux. Une initiative législative pour rendre le service gratuit a également son prix, car il ne s'agit pas d'un service universel.

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

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

De **voorzitter**: Volgens het Reglement moet ik het laatste woord geven aan de vragenstellers, wat ik bij deze zal doen.

02.29 **Catherine Doyen-Fonck** (cdH): Monsieur le ministre, je ferai une courte réplique. Vous avez dit deux choses qui m'ont fort interpellée:

1. "Ce n'est pas un service universel". Or, tout à l'heure, à propos des critères du troisième contrat de gestion, vous repreniez tel quel le mot "universalité". Peut-être n'ai-je pas bien lu ou alors pas bien compris. Je voudrais donc avoir une définition de ce principe d'universalité qui est repris dans le troisième contrat de gestion.

2. "C'est du commercial". C'est vrai mais, dans ma tête en tout cas, l'Etat est actionnaire majoritaire de La Poste et donc son statut d'actionnaire lui permet de prendre encore certaines décisions. Aussi, je reviens sur un compromis éventuel qui serait d'imaginer une "caisse bleue volante".

L'incident est clos.

02.29 **Catherine Doyen-Fonck** (cdH): Het universeel karakter is een van de criteria die in het derde beheerscontract zijn opgenomen. Het gaat dan misschien om een commerciële onderneming, maar de overheid is toch hoofdaandeelhouder!

Wat vindt u van de idee van een mobiele blauwe doos?

Het incident is gesloten.

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

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

03.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het gaat om een probleem waarmee ik af en toe word geconfronteerd, in die zin dat mensen, treinconducteurs en ambtenaren, vaststellen dat de schoolgaande jeugd steeds meer drugs gebruikt bij het pendelen naar de school. Dat situeert zich volgens hen in de stations en ook op de spoorwegperrons.

Het zou in ieder geval een zeer zorgwekkende evolutie zijn wanneer men vaststelt dat een aantal jongeren onder invloed van drugs naar school zouden gaan. Dat zou niet alleen hun schoolprestaties, maar ook hun toekomst en gezondheid hypothekeren. Daarnaast is het niet denkbeeldig dat zij een bron van overlast zouden betekenen voor andere weggebruikers en een slechte voorbeeldfunctie zouden hebben voor andere jongeren.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de volgende vragen voor u.

Beschikt de administratie van de NMBS over een aparte cel die specifiek aandacht besteedt aan dat fenomeen in het bijzonder en aan het middelengebruik in het algemeen in de stations en op de treinen?

In bevestigend geval, welke zijn de vaststellingen en trends op het vlak van druggebruik in de stationsomgeving?

Is er een samenwerkingsverband met de politie?

Worden er door de NMBS sensibilisatieacties op het getouw gezet om druggebruik in het bijzonder en middelengebruik in het algemeen binnen haar infrastructuur af te raden?

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

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

Dans l'affirmative, quelles sont les constatations effectuées et les tendances observées en matière d'usage de drogues dans les gares?

Une collaboration existe-t-elle avec la police?

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

03.02 **Minister Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, uiteraard hebben we het over een nogal belangrijk fenomeen, maar ook een zeer algemeen fenomeen, waarbij de NMBS niet noodzakelijkerwijs het beste is uitgerust om daaraan iets te doen.

B-Security, de interne bewakingsdienst van de NMBS, besteedt daar enige aandacht aan, maar heeft natuurlijk beperkte bevoegdheden die eigen zijn aan een interne bewakingsdienst.

De drugsproblematiek – dan ben ik op het tweede onderdeel van uw vraag – is expliciet de bevoegdheid van de lokale politie. Dat betekent dat de samenwerking ook verschillend is per politiezone. Iedere

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

B-Security, le service interne de gardiennage de la SNCB, s'intéresse au problème, mais la véritable compétence revient à la police locale. La collaboration

politiezone zal dat wel anders gaan doen en het is ook evident dat in kleine politiezones daaraan minder aandacht wordt besteed.

Tot nu toe heeft de NMBS geen echte sensibiliseringsacties op punt gezet en ik zou hun ook niet aanraden om dat zelf te doen. Ik denk niet dat zij daarvoor de kennis hebben. Als instellingen sensibiliseringsacties willen doen, ook voor de NMBS, moet men dat verwelkomen, maar de NMBS zelf is daarvoor niet het best geschikt.

Er is een aparte cel die er wel specifiek aandacht aan besteedt. Men is er wel mee bezig. Men probeert wat proactief te zijn, met B-Security in de stations en in de treinen. Er is, bijvoorbeeld, een project in samenwerking met de VZW PISAD, het Provinciaal Intergemeentelijk Samenwerkingsverband voor Drugspreventie in Zuid-Oost-Vlaanderen. Daar is wel een samenwerking mee. Er is in oktober 2003 een protocol gesloten tussen PISAD en B-Security om door een gestructureerde onderlinge communicatie de drugsproblematiek accuraat en snel aan te pakken. Daarin zijn de volgende stations opgenomen: Oudenaarde, Zingem, Gavere, Zottegem, Herzele, Ronse, Geraardsbergen, Munkzwalm, Ninove en Denderleeuw.

B-Security staat open voor gelijkaardige initiatieven op andere plaatsen. Men is dus zeker geïnteresseerd. Als dat mogelijk zou zijn, zou ik dat ook verwelkomen. Ik meen dat de NMBS daarvoor een logistiek bedrijf in de echte zin van het woord moet zijn, dat ze moet meehelpen en de leiding overlaten aan diegenen die daarin de beste ervaring hebben.

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

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, het volgende punt is de vraag nr. 1258 van mevrouw Van Steenberge, maar deze vraag wordt op haar verzoek voor de tweede keer uitgesteld. Conform onze afspraak heb ik mevrouw Van Steenberge meegedeeld dat u haar een schriftelijk antwoord zal verstrekken.

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

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

04.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, dans son édition du 17 janvier dernier, le groupe "Vers l'Avenir" mettait en lumière une situation assez surprenante à mes yeux pour les riverains de la rue du Palais à Verviers. Il apparaît en effet que ces riverains doivent s'acquitter envers la SNCB d'une taxe dite "prise de vue" qui varie en fonction de la situation géographique de la maison par rapport à la voie ferrée. Selon le quotidien, cette taxe est due car ces riverains disposent de fenêtres avec vue directe sur la voie ferrée. Le montant annuel de ladite taxe est variable et pourrait s'élever à plusieurs centaines d'euros.

Dès lors, monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes. Quelle est l'origine de cette taxe? Est-elle applicable dans d'autres endroits du pays ou est-ce une "spécialité" verviétoise? Comment est calculé le montant de cette taxe? Enfin, ne pensez-vous pas qu'au regard des "nuisances" que subissent les riverains et en tout cas des

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

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

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

04.01 André Perpète (PS): Sommige bewoners van de rue du Palais in Verviers moeten aan de NMBS een taks "voor het uitzicht" betalen die varieert naargelang de plaats van het huis ten opzichte van de spoorlijn. Deze taks zou worden aangerekend aan de eigenaars van huizen waarvan de vensters op de spoorlijn uitzien. Het bedrag van de taks varieert en kan tot honderden euro's oplopen.

Weet u waar deze taks vandaan komt? Is dit een "specialiteit" van Verviers?

inconvénients sonores et parfois même visuels dus à leur situation géographique à proximité immédiate des voies ferrées, cette taxe pourrait être supprimée?

Hoe wordt het bedrag berekend?

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

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

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

Il n'est pas là, mais si vous en êtes d'accord, monsieur le ministre, vous pourriez lui remettre une copie de votre réponse.

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, je vous dirai d'abord mon ignorance en la matière mais je prendrai mes renseignements.

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

Une précision: il ne s'agit pas d'une taxe "prise de vue", comme vous le dites, mais c'est une taxe de "prise de jour ou de vue", soyons précis. La base légale est fondée sur les articles 675 et suivants du Code civil. Je n'en savais rien. L'application de la taxe découlant de ces articles n'est plus réclamée depuis 2003 lorsqu'il s'agit de "prise de vue ou de jour" donnant sur le domaine public de la SNCB, étant donné les positions divergentes de la doctrine et de la jurisprudence en la matière.

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

De toute manière, je demanderai à la SNCB de vous fournir tous les renseignements à ce sujet. Je ne comprends pas moi-même ce que signifie en français "prise de vue ou de jour"!

Het is wettelijk voorzien dat wanneer men licht en zicht neemt, men belast wordt? Door wie?

La prise de jour et de vue est-elle taxée légalement? Et par qui?

04.03 Guido De Padt (VLD): Het Burgerlijk Wetboek voorziet dat men in bepaalde omstandigheden geen licht en zicht mag nemen van het naburig erf. Het zou kunnen dat men een soort erfdienstbaarheid heeft afgekocht. Het zou kunnen dat de NMBS in bepaalde omstandigheden heeft toegelaten dat men wel licht en zicht neemt op haar infrastructuur, maar dat men daarvoor moet betalen.

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

04.04 Minister Johan Vande Lanotte: Wanneer zou men dat kunnen hebben? Dat zou bijvoorbeeld kunnen wanneer er een woning staat naast een zeer groot domein van de NMBS met veel mooie bomen. Wanneer de eigenaars van die woning een venster willen dat uitkijkt op dat mooie bos zullen zij daarvoor moeten betalen. Dat kan. Die reglementering dateert uit de tijd van Napoleon. Er is echter wel een

04.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Si l'on veut par exemple une fenêtre avec vue sur un grand terrain de la SNCB avec de beaux arbres, on doit payer pour cela. Cette réglementation est héritée

verschil tussen dit voorbeeld en wanneer iemand bijvoorbeeld uitkijkt op een station. Het is iets anders om dan te zeggen dat hij daarvoor moet betalen.

De **voorzitter**: Dat vindt zijn oorsprong bij de schilderijen van Delvaux.

04.05 Johan Vande Lanotte, ministre: On ne peut normalement pas regarder chez son voisin, il faut garder une certaine distance. C'est dans ce cadre que le Code civil a été créé. L'ennui, ici, c'est que pour celui qui est juste à côté d'une ligne de train, le privilège est assez limité, sauf s'il aime vraiment le train. Delvaux aurait dû payer pour cela, mais c'est une exception!

de l'époque de Napoléon. La vue sur une gare est tout de même autre chose, non?

04.05 Minister **Johan Vande Lanotte**: Oorspronkelijk waren de taksen in het Burgerlijk Wetboek met voorrechten verbonden. Normaliter mag men niet bij de burens binnenkijken.

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

04.05 Camille Dieu (PS): Ils ont confondu la gare de Verviers et un magasin Marklin! (*Rires*)

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

04.06 André Perpète (PS): Monsieur le président, je suis assez rassuré. Si je comprends bien, le ministre de la Mer du Nord et par ailleurs du Budget, n'envisage pas de faire la même chose pour les riverains d'Ostende puisque la mer est une source de lumière et de vue ainsi qu'un moyen de transport comme les voies ferrées!

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

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

04.07 Minister **Johan Vande Lanotte**: Heeft de NMBS deze taks ingevoerd?

04.08 André Perpète (PS): Je pense que oui.

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

04.09 Johan Vande Lanotte, ministre: Je vais vérifier.

04.09 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik zal het nakijken.

04.10 André Perpète (PS): Je vous remercie pour votre réponse, monsieur le vice-premier ministre.

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

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

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

05.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, via de wet van 22 maart 2002 en later – wat betreft de samenstelling – gewijzigd door de programmawet van 31 december 2002, werd binnen de NMBS een strategisch comité opgericht waarover trouwens al vragen werden gesteld in deze commissie.

05.01 Guido De Padt (VLD): En créant le Comité stratégique, le gouvernement Verhofstadt I entendait promouvoir la bonne administration de la SNCB. Le Comité émet des avis sur

Het strategisch comité is samengesteld uit tien leden van de raad van bestuur, vier leden van het directiecomité, met inbegrip van de gedelegeerd-bestuurder en zes leden die de vakorganisaties vertegenwoordigen die zijn aangesloten bij een interprofessionele organisatie die zetelt in de Nationale Arbeidsraad. De gedelegeerd-bestuurder is voorzitter van dat comité.

Met de oprichting van het strategisch comité wilde de regering Verhofstadt I het deugdelijk bestuur bevorderen binnen de NMBS. De bevoegdheden van dat comité zijn belangrijk. Krachtens de wet van 22 maart 2002 is voor het strategisch comité een adviserende rol weggelegd op het vlak van het meerjarig investeringsplan, het beheerscontract, de algemene bedrijfsstrategie, de fusies en overnames en de ontwikkeling van de jaarlijkse financiën en concurrentiepositie. De adviezen van het comité zijn in principe bindend, onder voorbehoud van een gemotiveerde weigering door de raad van bestuur.

De programmawet van 31 december 2002 bepaalt dat de aanduiding van de leden die de werknemersorganisaties vertegenwoordigen, gebeurt op voorstel van deze organisaties zelf. Het strategisch comité werd evenwel opgericht zonder de vakbonden omdat zowel ACOD als ACV-Transcom – in strijd met de wet, mijnheer de minister – tot nu toe weigeren hun kandidaten bekend te maken. Beide organisaties hebben alle rechtsmiddelen uitgeput, maar zij werden telkens in het ongelijk gesteld.

Ik heb de volgende vragen. Zult u zelf een initiatief nemen om de twee vakbonden die tot nu toe weigerden hun leden aan te duiden, te wijzen op het feit dat zij de wet van 22 maart 2002 dienen te respecteren? Ziet de minister, conform de wet van 22 maart 2002, nog een volwaardige rol weggelegd voor het strategisch comité binnen de besluitvorming van de NMBS? Hoe denkt de minister het VSOA-Spoor, dat wel zijn afgevaardigden binnen de gestelde termijn heeft aangewezen, te compenseren voor het feit dat de wet reeds 22 maanden niet is toegepast en deze organisatie haar mandaat niet heeft kunnen opnemen en alzo niet betrokken is bij de belangrijke huidige hervormingen en herstructureringen binnen de NMBS?

05.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, collega, het probleem is gekend. Wij moeten daarover niet rond de pot draaien. Ik heb op 11 februari een afspraak met de vertegenwoordiger van het VSOA om na te gaan of wij uit deze patstelling kunnen geraken. Ik weet niet of dat zal lukken. Ik hoop het. De mensen worden benoemd op voorstel van de representatieve vakbonden. Die weigeren dat nu te doen. Wij kunnen ze niet dwingen om een voorstel in te dienen. Op 11 februari zal er dus een eerste contact zijn met de vertegenwoordiger van het VSOA, de heer Vermeulen. Ik ben al eens nagegaan wat wij zouden kunnen doen.

05.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik zal afwachten en nagaan wat het resultaat is van de besprekingen met de betrokken organisatie.

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

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

certaines questions telles que le plan d'investissement pluriannuel, le contrat de gestion, la stratégie d'entreprise, les fusions, les reprises, les finances et la compétitivité de la SNCB.

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

Le ministre rappellera-t-il à ces deux organisations syndicales qu'elles ne peuvent se soustraire à la loi. A ses yeux, le Comité stratégique se verra-t-il encore confier un rôle à part entière?

Comment le ministre compte-t-il dédommager le SLFP-Cheminots, qui a bel et bien désigné ses délégués dans les temps mais ne peut exercer de mandat au sein du Comité en raison du refus des deux autres syndicats.

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

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

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

06.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, sedert de werken aan Kampenhout-Sas zijn gestart, heeft de NMBS een rechtstreekse treinverbinding tussen Haacht en Brussel ingelegd. Zij heeft daarbij een oude treinverbinding, de Hasselaar, met groot succes gereactiveerd. Het aantal reizigers dat rechtstreeks naar Brussel spoort neemt nog steeds toe. Het merendeel van deze pendelaars komt met de wagen tot aan Haacht-Station. Het gevolg daarvan is dat de parking dagelijks overvol staat en er in de nabije toekomst zelfs een gebrek aan parkeergelegenheid zal zijn.

Dit toont aan dat de gemeente Haacht op termijn een belangrijke satellietfunctie kan vervullen op het gebied van woon-werkverkeer naar Brussel. Het verder opdrijven van het aantal rechtstreekse treinen van Brussel naar Haacht tijdens de avondspits is daarvoor een noodzaak. Helaas doen hardnekkige geruchten de ronde dat de Hasselaar zou worden afgeschaft na de voltooiing van de werken aan Kampenhout-Sas in juni 2004.

Ik heb daarom de volgende vragen. Is de minister bereid met de NMBS overleg te plegen om de Hasselaar, de rechtstreekse verbinding naar Brussel, te behouden? Is de minister bereid aan de NMBS te vragen op basis van tellingen van de op- en afstappende reizigers bijkomende rechtstreekse verbindingen, zowel tijdens de ochtend- als tijdens de avondspits, in te leggen? Is de minister bereid aan de NMBS te vragen de mogelijkheid te overwegen om de bestaande parking Haacht-Station uit te breiden?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte: Naar aanleiding van de werken in Kampenhout-Sas in het voorjaar van 2002 heeft de NMBS, in overleg met de afdeling Wegen en Verkeer van Vlaams-Brabant, een supplementair piekuuraanbod uitgewerkt voor het station Haacht. Het basisidee was het bijkomend halt laten houden van piekuurtreinen die worden omgeleid via de lijnen 53a (Leuven-Mechelen) en 27 (Mechelen-Brussel) wegens de werken aan de lijn 36 (Leuven-Brussel). Die werken zullen nog een hele tijd duren. Er is op dit moment dan ook geen sprake van het afschaffen van deze verbinding.

Vanaf december 2006 is het de bedoeling dat de werken aan de lijn Leuven-Brussel klaar zullen zijn en dat er een nieuw IC/IR-plan komt. In december 2006 komt er een vrij belangrijke herstructurering van het reizigersaanbod van de NMBS. Er zullen onder andere vier sporen beschikbaar zijn tussen Leuven en Brussel. Dit betekent dat geen omleidingen meer zullen nodig zijn via Haacht. Het Vlaams Gewest, de provincie Vlaams-Brabant, De Lijn en de NMBS beschouwen Haacht als een regionaal openbaar vervoersknooppunt. Men zal nagaan hoe men op dat moment een zo optimaal mogelijk trein- en plaatsaanbod kan uitwerken.

U stelde een vraag over het bijkomend piekuuraanbod na 16.00 uur. Het bijkomend piekuuraanbod in Haacht wordt gerealiseerd door extra halten van bestaande B-treinen. Er is geen sprake van een extra trein. Vermist er 's avonds minder treinen via Haacht worden omgeleid, worden ook de mogelijkheden beperkter. Naast de rechtstreekse

06.01 Guido De Padt (VLD): Depuis le début des travaux à la gare de Kampenhout-Sas, la SNCB a rouvert la ligne directe reliant Haacht à Bruxelles. Cette réouverture a été bien accueillie par les voyageurs: le nombre de navetteurs augmente de jour en jour. Haacht pourrait remplir une importante fonction de satellite pour les déplacements du domicile au lieu de travail à Bruxelles. Il faudrait dès lors augmenter le nombre de trains durant les heures de pointe du soir. Hélas, la rumeur court que la ligne sera à nouveau fermée après l'achèvement des travaux.

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

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

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

La SNCB a élargi l'offre en heures de pointe en programmant un arrêt

verbinding met vertrek in Brussel, iets na 16.00 uur, was het enkel mogelijk een bijkomende overstapmogelijkheid in Mechelen te creëren door een piekuurtrein Sint-Niklaas-Mechelen-Leuven in Haacht te laten stoppen. Men moet dan het traject Brussel-Mechelen en Mechelen-Haacht volgen. Het concept voor een piekuurverbinding tussen Haacht en Brussel is mogelijk doordat men 's morgens gebruik kan maken van een aantal goed gespreide rechtstreekse verbindingen met bestaande B-treinen en door 's avonds een aantal overstapmogelijkheden aan te bieden in Mechelen. Dit is niet optimaal, maar een bijkomende rechtstreekse verbinding 's avonds van Brussel naar Haacht vergt zowel bijkomend treinmaterieel, personeel en vrije rijpaden op zeer drukke momenten. Geen van die middelen zijn echt beschikbaar zodanig dat de NMBS op dit moment geen bijkomende piekuurtreinen tussen Haacht en Brussel na 17.00 uur kan aanbieden.

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

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

De **voorzitter**: Mijnheer de vice-eerste minister, de heer Chastel is verplicht geweest om al zijn vragen te laten uitstellen. Hij vroeg mij echter om er bij u op aan te dringen dat u het antwoord op vraag nr. 1347 over de organisatie van sociale verkiezingen in de overheidsbedrijven zou overhandigen. Het is een beetje uitzonderlijk. Ik weet dat. Ik maak alleen maar de vraag over. Als u daartegen geen bezwaar hebt, dan komt men het antwoord straks bij u halen. Zijn medewerker is er. U bent in elk geval bedankt.

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

06.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik wil toch even iets opmerken. De minister heeft daarmee misschien geen probleem, maar we stellen vragen in de commissie en de informatie daarvan is vanaf dan voor iedereen beschikbaar. Als medewerkers antwoorden komen afhalen die niet eens meer in het integraal verslag verschijnen, dan vind ik dat de informatie aan de andere parlementsleden niet meer is zoals ze zou moeten zijn.

06.04 Minister Johan Vande Lanotte: We kunnen een kopie voor iedereen maken.

06.05 Daan Schalck (sp.a-spirit): Dit is toch het minste dat iedereen over de informatie beschikt.

De **voorzitter**: Laten we het zo afspreken. Ten eerste, dit is zeer uitzonderlijk. Ten tweede, we maken nu een fotokopie van het antwoord, het verschijnt in het integraal verslag en de aanwezigen krijgen een fotokopie. Het is wel heel uitzonderlijk.

De volgende vraag van de heer Chastel met nr. 1350 wordt ook verdaagd.

07 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "des questions régionales d'organisation des départements 'mail' et 'retail' de La Poste" (n° 1365)

07 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

Overheidsbedrijven over "de organisatie van de afdelingen 'mail' en 'retail' van De Post op lokaal vlak" (nr. 1365)

07.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le management de La Poste, pour des raisons stratégiques, a décidé, en son temps, de séparer, sur son réseau, les activités de distribution (département mail) des activités réservées aux guichets (département retail).

Pour ce faire, ces deux activités seront, voire sont déjà pour la plupart, localisées dans des bâtiments différents. Or, on s'aperçoit que la mise en œuvre de cette philosophie du projet soulève certaines questions.

Si je prends l'exemple de ma région où des regroupements ont été réalisés pour améliorer la fonctionnalité des services, soit les bureaux de Frameries-Quévy, d'une part, et de Quiévrain-Hensies, d'autre part, nous constatons qu'il existe des problèmes et que peu de choses ont effectivement changé.

Plusieurs bâtiments, dont ceux cités en exemple – Frameries et Quiévrain – sont aujourd'hui dans un état de vétusté qui pose plusieurs problèmes de salubrité pour les postiers qui, au quotidien, dans l'attente de nouvelles solutions, doivent continuer à travailler dans des lieux tout à fait inappropriés.

Monsieur le ministre, nous souhaiterions savoir, par votre entremise, comment sera phasé ce projet de réorganisation des secteurs mail et retail. Un agenda s'impose si nous voulons éviter des troubles de la part d'un personnel insatisfait.

Nous avons également constaté que l'outil informatique a été modernisé dans ces bâtiments. Quand on sait qu'il s'agit de vieilles installations qui seront sans doute appelées à disparaître, nous nous demandons si cette implémentation informatique n'est pas à inscrire directement dans la colonne des pertes et profits. Nous nous demandons également s'il ne serait pas possible de coordonner toutes ces activités.

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, je pense qu'il y a deux problématiques, à savoir l'introduction de Post-station, le nouveau système informatique et l'optimisation de la situation immobilière des services postaux.

En ce qui concerne le système Post-station, celui-ci doit être installé. Actuellement, La Poste dispose de différents systèmes informatiques parallèles qui ne sont plus à la hauteur d'un service moderne. Aussi, a-t-elle décidé d'implanter, le plus rapidement, ce système informatique à tous ses guichets. Les systèmes parallèles existants devront donc disparaître, ce qui aura pour conséquence une diminution du travail administratif et un accroissement du temps disponible pour l'accueil des clients.

Même dans les cas où la situation immobilière des services postaux est mauvaise ou non optimale, quelques investissements ont été réalisés. Toutefois, les coûts d'infrastructure sont assez limités, très limités même, de façon générale. Le matériel informatique est réutilisable en cas de déménagement vers de nouveaux bâtiments.

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

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

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

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

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

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

Inzake de optimalisering van de situatie op het stuk van het

C'est la raison pour laquelle le système Post-station a été installé partout, même dans des bureaux qui ne sont plus tout à fait en état et ce, afin de permettre que tous les bureaux disposent du même outil. En même temps, l'optimisation de la situation immobilière a débuté, ce qui implique une restructuration.

C'est malheureux ou non, je n'en sais rien, mais c'est logique, les sous-régions qui connaissent la meilleure situation au point de vue immobilier sont celles qui ont adapté leur réseau plus vite que les autres. Chaque fois qu'une sous-région décide d'adapter le réseau avec une meilleure implantation, elle a de meilleurs bureaux. C'est grâce à une évaluation d'une sous-région, d'une partie du territoire de quelques communes qu'on a parfois pu agir plus vite.

En ce qui concerne les deux cas que vous avez cités, La Poste est bien consciente des difficultés que rencontre son personnel. Les deux bureaux font partie de la liste des investissements prioritaires retenus pour 2004 pour la région Hainaut-Namur. Des contacts sont en voie de finalisation qui permettraient de transférer les bureaux distributeurs en question dans de nouvelles installations, dans les prochains mois. J'espère que cela se réalisera.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

De **voorzitter**: Collega's, sta mij toe vraag nr. 1545 van de heer Verherstraeten te koppelen aan vraag nr. 1374 van de heer Peeters. De heer Peeters is jammer genoeg afwezig. Ik geef de heer Verstraeten dan onmiddellijk het woord voor zijn vraag.

08.01 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik heb op deze vraag al geantwoord in de openbare vergadering. Iemand van het Vlaams Blok heeft daarover het woord gevoerd, ik weet het heel zeker. Het is een vraag over de werken naar aanleiding van...

08.02 **Servais Verherstraeten** (CD&V): En de problematiek van de financiering van de plannen van de NMBS.

08.03 Minister **Johan Vande Lanotte**: Twee mensen hebben mij daarover ondervraagd in plenaire vergadering. Ik heb gezegd dat ik overleg zou plegen met collega Bossuyt. Ik herhaal het iedere keer. Ik wil op die vraag nog wel eens antwoorden, dat is geen enkel probleem.

De mensen die het dan gevraagd hebben vinden dat soms vervelend.

De **voorzitter**: Ik heb het niet gemerkt.

08.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Het was die heer uit Antwerpen.

De **voorzitter**: De heer Tastenhoye komt uit Brasschaat. Misschien de heer Sevenhans?

08.05 Minister **Johan Vande Lanotte**: Inderdaad, de heer

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

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

Sevenhans.

De **voorzitter**: Dat is de specialist van de IJzeren Rijn.

08.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: Hij heeft dat gevraagd.

De **voorzitter**: Goed. Ik zal de heer Verherstraeten toch het woord geven.

08.07 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de minister, mijn verontschuldiging hiervoor. Ik zal het zeer kort houden.

08.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Geen probleem.

08.09 **Servais Verherstraeten** (CD&V): De NMBS heeft eigenlijk een hoop plannen om met extra versterkte lijnen, met verlenging van lijnen en met werken aan de Noorderdokken in Antwerpen en onder meer Wolfstee-Herentals in maatregelen te voorzien teneinde de fileproblemen tot het strikte minimum te beperken naar aanleiding van de werken aan de ring in Antwerpen. Mijn vraag is om hoeveel manschappen en middelen het hier zou gaan. Bij die extra middelen doet zich blijkbaar een discussie voor over de financiering. Ik heb de indruk dat zowel de NMBS als de Vlaamse regering via De Lijn zeer goed voorbereid zijn maar dat er wat het NMBS-luik betreft een probleem is met de financiering. Ik heb begrepen dat de heer Bossuyt in het Vlaamse Parlement heeft gezegd dat hij met u wenst te overleggen. U hebt in de plenaire vergadering wellicht hetzelfde geantwoord. Ik wil echter graag een actuele stand van zaken. Mijnheer de minister, in uw hoedanigheid van minister van Begroting wil ik u vragen of er hiervoor federaal kredieten uitgetrokken zijn die bruikbaar zijn in het kader van de begroting 2004. Zouden er binnen de NMBS hiervoor kredieten voorhanden kunnen zijn?

08.10 Minister **Johan Vande Lanotte**: Het gaat eigenlijk om een exploitatietekort. De kostprijs zal ongeveer 7,6 miljoen euro bedragen, over twee jaar. Ik ga er hierbij van uit dat het feit dat 2,6 miljoen ten laste van het Vlaamse Gewest valt niet meer bediscussieerd wordt en dat het feit dat 1,7 miljoen ten laste komt van de NMBS als dusdanig ook niet meer bediscussieerd wordt. Dat betekent dat 4,3 miljoen van de 6,7 miljoen euro is verdeeld. Nu moeten we nog discussiëren over de resterende 3,3 miljoen euro. Het zou me heel erg verwonderen als we geen akkoord vinden, dat het als bij toeval in de globaliteit zo ongeveer fiftyfifty zal zijn naar ik vermoed. Ik probeer dat tegen eind deze maand rond te krijgen, eind februari. De werken starten in juni. Men zou tegen juni klaar moeten zijn en ik probeer dat eind februari te regelen. Ik heb daar gisteren nog met mijn collega Bossuyt over gepraat en we gaan proberen dat in de komende weken af te ronden.

Wat is er gebeurd? Met heeft voor de kostentoe wijzing een objectieve regel voorgesteld. Men heeft een objectieve regel die men zou kunnen toepassen voor iets meer dan 4 miljoen en voor de rest niet. Ik denk dat we daar wel met een gentlemen's agreement zullen moeten komen. De kredieten zullen dus deels voorzien moeten worden binnen het project van Vlaanderen. Maar goed, dat is voor die werkzaamheden ook wel mogelijk. Een deel binnen de NMBS gaat over een exploitatietekort. Dat betekent ook dat het niet in de federale begroting komt, maar wel in het exploitatietekort van de NMBS valt. Het is toch wel een beetje de maatschappelijke rol van de NMBS om

08.09 **Servais Verherstraeten** (CD&V): La SNCB a l'intention de renforcer les lignes existantes et de prévoir des quais et des arrêts supplémentaires, afin de compenser les désagréments causés par les travaux sur le ring d'Anvers. Le ministre peut-il expliquer concrètement en quoi consiste ce projet?

Quels en seront les coûts? Qui les financera?

Le gouvernement fédéral en prendra-t-il une partie en charge?

Le gouvernement flamand a-t-il été consulté?

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

in deze situatie te werken en misschien ook bij een aantal mensen de idee te laten groeien dat met het openbaar vervoer naar zijn werk gaan, ook voordelen heeft.

08.11 Servais Verherstraeten (CD&V): Ik dank de minister van zijn antwoord. Mijnheer de minister, mocht er mogelijkerwijze een akkoord zijn, kan dat dan op één of andere manier aan de commissie worden meegedeeld tegen het einde van de maand? Ik denk wel dat het dringend is. Dat zullen we afwachten.

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

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

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

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

09.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'assainissement des sites industriels désaffectés ou des sites économiques toujours utilisés est une exigence des autorités européennes, notamment pour la protection des eaux souterraines et de l'environnement. La SNCB est un grand propriétaire sur l'ensemble du territoire belge et, très souvent, des parties entières de ces propriétés ont servi d'aires de stockage ou pour des activités industrielles dans le passé ou présentement.

J'aurais voulu obtenir une série de précisions par rapport à ces réhabilitations, compte tenu des évolutions législatives qui sont quand même différentes en Flandre et en Wallonie.

Quel est le nombre de sites ferroviaires désaffectés ou non qui ont fait l'objet d'une réhabilitation?

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

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Vous parlez d'assainissement ou de réhabilitation?

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

09.03 François Bellot (MR): Il y a les deux choses. L'assainissement des sites industriels désaffectés et la réhabilitation des sites actuellement en activité. La différence réside dans le fait que lorsque vous avez un site industriel désaffecté, vous devez en principe le réhabiliter avant que le nouveau propriétaire en prenne possession ou le mettre en activité. Par contre, vous devez mettre en ordre certains sites aujourd'hui, par exemple les stations-service ou les dépôts de carburants, car ils devaient l'être pour le 31 décembre 2003.

Quel est le nombre de sites ferroviaires, désaffectés ou non, qui ont fait l'objet d'une réhabilitation, en distinguant les sites par Région et ce pour les années 2001, 2002, 2003 et les prévisions pour 2004?

Pour chacune des années, quels étaient les crédits affectés dans les trois Régions?

La règle 60/40 est-elle d'application dans la prise en charge des coûts

09.03 François Bellot (MR): De sanering geldt voor leegstaande sites en de rehabilitatie heeft betrekking op sites die thans nog worden gebruikt. Het verschil is dat een leegstaande industriële site in principe moet worden gesaneerd alvorens de nieuwe eigenaar er opnieuw gebruik mag van maken. Daarentegen moeten bepaalde sites, zoals benzinedepots, enz. worden opgeruimd.

Graag vernam ik hoeveel al dan niet in onbruik geraakte spoorwegsites gerehabiliteerd werden. Ik zou een overzicht willen

d'assainissement?

La SNCB a-t-elle évalué les coûts globaux respectifs d'assainissement de ses propriétés dans les trois Régions? Si oui, avec quels montants respectifs?

La SNCB envisage-t-elle la constitution d'un fonds d'assainissement de ses propriétés car il s'agit là de charges cachées mais particulièrement importantes?

La SNCB compte-t-elle contractualiser ou conventionner avec les trois Régions la planification de l'assainissement des sites ferroviaires ou industriels se trouvant sur les domaines de la SNCB?

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

09.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, voici le nombre des sites ferroviaires qui ont fait l'objet d'une réhabilitation: en 2002, un à Bruxelles; en 2003, un à Bruxelles, deux en Wallonie, deux en Flandre; en 2004, un à Bruxelles, trois en Wallonie, sept en Flandre. Ce nombre est assez limité.

Les montants des coûts d'étude des sols et d'assainissement représentent en globalité, pour 2003, 5 millions d'euros. Pour 2001, les chiffres sont minces mais il s'agissait seulement des frais d'étude. En 2002, il y avait 4,8 millions. Pour 2004, on prévoit 5,3 millions.

Les chiffres évoluent de manière différente en fonction des Régions, je vous les communiquerai. Entre Bruxelles et la Wallonie, ils évoluent selon les cas car il n'y a pas de répartition 60/40.

La nécessité d'assainir les terrains est influencée par les différentes législations régionales. La répartition des dépenses pour les quatre années précitées est la suivante: 13% pour Bruxelles, 49% en Flandre et 38% en Wallonie.

De toute façon, la clé de répartition 60/40 ne s'applique pas à Bruxelles. Les travaux à Bruxelles n'ont jamais été repris dans ce calcul. Pour les travaux d'assainissement et de réhabilitation, Bruxelles est aussi une Région. Par conséquent, la clé 60/40 ne pourrait pas s'appliquer.

La prévision comptable pour l'assainissement des terrains pollués s'élève actuellement à 136,3 millions d'euros:

- 11,5 millions d'euros pour les terrains situés à Bruxelles,
- 92,3 millions d'euros pour les terrains situés en Flandre,
- 32,5 millions d'euros pour les terrains situés en Wallonie.

On l'adapte périodiquement en fonction des résultats des études de sol obligatoires et de la modification du cadre légal.

L'assainissement des sites historiquement pollués est une lourde charge financière. On essaie de trouver des accords mais jusqu'à présent aucune convention n'a été signée entre la SNCB et les Régions pour donner un cadre légal à cette activité.

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

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

09.05 François Bellot (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse. J'en prendrai la copie. En réalité, j'attire l'attention sur le fait que des dispositions différentes existent en Flandre et en Wallonie. Si j'ai bien compris, en Flandre, au moment où un propriétaire vend son terrain, il doit supporter la mise en état de son terrain, tandis qu'en Wallonie, c'est le nouveau propriétaire qui doit solliciter les aides pour l'assainissement octroyées par la Région wallonne.

Il faudrait avoir une approche cohérente. Par exemple, je sais qu'en Wallonie, des mesures particulières vont être prises pour tout ce qui contient des herbicides. Or, toutes les voies de chemin de fer en contiennent des quantités non négligeables. Les droits régionaux sont différents. La SNCB doit appréhender les choses en fonction des réalités régionales.

09.06 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est ce qu'elle fait; elle s'adapte aux différentes législations.

09.07 François Bellot (MR): La SNCB compte-t-elle constituer un fonds par rapport à ces obligations qui risquent d'être de plus en plus importantes?

09.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Cela est évident. Ce sont les provisions et, bien entendu, celles-ci vont être augmentées au fur et à mesure.

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

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

09.08 Minister Johan Vande Lanotte: De provisie vervult die taak.

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

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

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

(La réponse sera fournie par le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques)
(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven)

Le **président:** En l'absence de M. Roel Deseyn, sa question n° 1442, qui était jointe à la question de Mme Genot, devient caduque.

10.01 Zoé Genot (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, les dispositions relatives à la composition du conseil d'administration du Ducroire ont été modifiées dans la loi-programme de fin 2002. La date d'entrée en vigueur du nouvel article 12 doit être fixée par un arrêté royal. A ma connaissance, le conseil du Ducroire n'a donc toujours pas été renouvelé. La semaine passée, lorsque je posais une question à M. Louis Michel sur le Ducroire et sur le fait qu'il continuait à accorder une série d'aides à l'exportation pour le Myanmar, il m'a répondu qu'il n'avait pas de représentant au Ducroire à l'heure actuelle. Donc, on le voit, la situation n'est pas très claire.

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

Quand l'entrée en vigueur de ce nouvel article 12 est-elle prévue?

Un arrêté royal définissant cette entrée en vigueur a-t-il été approuvé par le gouvernement? Si oui, quand? Si non, pourquoi?

Où en est le gouvernement au niveau du renouvellement de ce conseil d'administration? Quel est le timing prévu?

Les ministres du gouvernement fédéral et des Régions qui doivent proposer un membre l'ont-ils bien fait?

Bref, quand verrons-nous plus clair par rapport à tout cela?

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

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

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, madame Genot, comme vous le savez, le conseil du Ducroire comprend des représentants fédéraux et des représentants régionaux. Le président a été nommé au mois de septembre. Le 10 septembre 2003, j'ai demandé aux autorités concernées qu'elles m'envoient le nom de leurs représentants. Il n'y a toujours pas de représentation de la Région flamande. J'ai donc réitéré ma demande il y a quelques semaines au comité de concertation. Je n'ai pas l'impression que la Région flamande se précipite pour répondre.

Je vais donc nommer ceux qui ont été présentés dans les semaines à venir. S'il n'y a pas de nouveau candidat de la Région flamande, ce sont les représentants actuels qui resteront jusqu'à leur remplacement.

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

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

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

11 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande afschaffing van stopplaatsen op de treinlijn 82 Burst-Aalst" (nr. 1449)**

11 **Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les projets de suppression de points d'arrêt sur la ligne ferroviaire 82 Burst-Alost" (n° 1449)**

11.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik weet niet of het zin heeft om mijn vraag te stellen omdat ik, nadat ik mijn vraag

11.01 Guido De Padt (VLD): Cette question peut se résumer en

heb ingediend, gelezen heb dat de stopplaatsen behouden blijven. Als dat het geval is, is mijn vraag overbodig.

quelques mots: la SNCB a-t-elle l'intention de supprimer des arrêts sur la ligne ferroviaire 82 Burst-Alost?

11.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Er zijn geen plannen om treinen af te bouwen of stopplaatsen te schrappen.

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

11.03 **Guido De Padt** (VLD): Ik heb dus blijkbaar loze berichten opgevangen. Er volgde trouwens een vrij ernstige reactie van het gemeentebestuur van Erpe-Mere dat vreesde dat er vier stopplaatsen zouden worden geschrapt. Nadien heb ik gehoord of gelezen dat dit niet het geval zou zijn.

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

11.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Momenteel zijn er bij de NMBS geen plannen om het treinaanbod af te bouwen of stopplaatsen te schrappen.

De **voorzitter**: Dat waren wellicht de kortste vraag en het kortste antwoord van de voorbije jaren. Daar kan men niet ongelukkig om zijn.

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

12 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Guido De Padt** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijkheden van internetgebruik op de treinen" (nr. 1454)
- de heer **Dirk Claes** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het lastenboek voor de dubbeldekstreinen met e-communication voorzieningen" (nr. 1547)

12 **Questions jointes de**

- M. **Guido De Padt** au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les possibilités d'accès à internet dans les trains" (n° 1454)
- M. **Dirk Claes** au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le cahier des charges pour les trains à double étage prévus pour l'e-communication" (n° 1547)

12.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is een algemeen bekend gegeven dat het gebruik van laptops een handig middel is om in te loggen op het internet. De mogelijkheid om dat wireless te doen, is thans echter nog zeer beperkt, overigens net als de mogelijkheid om dat via gsm te doen, gelet op de gebrekkige penetratiegraad van het gsm-netwerk op de treinen. Dat kunnen wij overigens iedere dag zelf meemaken.

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

Ik denk dat in de komende jaren de vraag om op eenvoudige wijze e-mailberichten te kunnen versturen en ontvangen en het internet te kunnen consulteren, steeds meer zal toenemen. Ik denk dat het ook voor de NMBS een geweldige troef zou zijn, mocht zij die voorziening in het aanbod op de treinen kunnen opnemen.

L'autorité fédérale prendra-t-elle des initiatives pour permettre l'utilisation d'Internet sur le réseau ferroviaire?

Graag vernam ik van de minister of er vanuit de federale overheid initiatieven worden genomen om het internetgebruik op het spoorwegennet mogelijk te maken of te favoriseren. Ook voor het internationaal treinvervoer zou het volgens mij een zeer grote troef zijn.

Quels obstacles l'en empêchent pour l'instant?

Dans quelle mesure le réseau ferroviaire est-il couvert par la téléphonie sans fil et quels opérateurs offrent la meilleure

Welke zijn in voorkomend geval de voornaamste hinderpalen die dergelijk algemeen gebruik in de weg staan? Binnen welke tijdspanne zouden zij eventueel kunnen worden weggewerkt?

capacité de couverture?

In welke mate wordt het spoorwegnetwerk gedekt door draadloze telefonie? Welke operatoren bieden het meeste dekkingcapaciteit?

12.02 Dirk Claes (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, ik heb een vraag over hetzelfde onderwerp als de heer De Padt.

Wij weten dat bijna acht op tien burgers een gsm-toestel hebben. De meeste van hen zijn jongeren. Ook de verkoop van laptops zit geweldig in de lift.

Daartegenover staat ook dat als de NMBS materiaal aankoopt, dat altijd een investering is van twintig tot dertig jaar.

In Frankrijk is er al een WLAN-systeem, een wireless local arean network. Daar wil men dat installeren in de TGV's. IBM zou daar ook hotspots in de wagons plaatsen, waardoor reizigers met een gsm-toestel probleemloos en zonder onderbreking hun gsm kunnen gebruiken. Daarmee zou men ook draadloos kunnen inloggen op het Internet.

Daarmee zou men ook draadloos kunnen inloggen op het internet.

Dikwijls vallen momenteel de gsm-verbindingen nog uit als men in de trein zit. Zoals de heer De Padt zegt, maakt hij dat geregeld mee.

Daarom had ik graag van de minister vernomen of hij onze visie deelt dat steeds meer burgers kunnen communiceren via gsm en internet. Ik twijfel daar niet aan.

Wilt u voor iedereen het openbaar vervoer aantrekkelijk maken door meer te investeren in middelen voor e-communication?

Hoever staat het met de aankoop van de nieuwe dubbeldektreinen? Is in het lastenboek van die treinen ook vooropgesteld dat er technische mogelijkheden voorhanden zijn om een vlotte, probleemloze, mobiele telefoonverbinding en internetverbinding tot stand te brengen? De treinen die we nu kopen, zullen namelijk toch al tot 2024 meegaan. Mocht in het huidige lastenboek geen melding worden gemaakt van die mogelijkheid, kan daarin dan vooralsnog voorzien worden?

Ik denk dat het de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer ten goede kan komen, het woon-werkverkeer kan erdoor gestimuleerd worden. Misschien kunnen wij ook een nieuwe bron aanboren die nu minder gebruik maakt van de trein, met name het zakenverkeer.

In de rand daarvan is het interessant te weten of er ook al hotspots staan in de stations.

Mijn vraag is natuurlijk niet alleen bedoeld voor de dubbeldektreinen, maar voor het spoornet in het algemeen.

12.03 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen een algemeen antwoord te geven. Ik zal het technische

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

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

Les nouvelles rames ont une durée de vie prévue de vingt à trente ans mais, en 2025, ces infrastructures spécifiques seront indispensables.

Le rail pourrait d'ailleurs miser sur cette option pour renforcer dès à présent son attrait aux yeux du voyageur d'affaires. Prévoit-on d'aménager également de tels *hotspots* dans les grandes gares?

12.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Deux options s'offrent à

gedeelte aan u overhandigen.

Eigenlijk zijn er maar twee manieren om te werk te gaan: ofwel werkt men met de gewone bestaande mobilfoonnetwerken, de drie operatoren, ofwel met een satelliet.

De werkwijze via satelliet is doenbaar en werd bijvoorbeeld door Thalys gekozen. Het systeem kan niet in een tunnel worden gebruikt, maar voor het overige werkt het vrij goed. Het is echter heel duur. Thalys heeft dat systeem gekozen, omdat het voor een langeafstandstrein is. Frankrijk heeft dat systeem gekozen voor de HST, want het gaat dan over een hele lange afstand.

Daarmee heb ik al voor een deel geantwoord. Onze dubbeldektreinen zijn geen langeafstandstreinen. Zij worden gebruikt voor 40 tot 50 kilometer: Oostende-Gent, Gent-Brussel, Oostende-Brussel, Luik-Brussel of Antwerpen-Brussel, dat zijn de meest voorkomende afstanden. De satellieten daarvoor invoeren, is te duur. Dat zal sowieso niet gebeuren, behalve voor de Thalys-trein, waarop ook businessverkeer is.

Een deel is natuurlijk ook bedoeld voor computers, maar in mindere mate, omdat het gaat over korte afstanden. Ik heb dat zelf al ondervonden: voor men de computer goed en wel heeft geïnstalleerd, is het bijna tijd om hem weer op te bergen. Voor de reis Gent-Brussel gaat het bijvoorbeeld om een relatief korte periode. De vraag is of er mobilfonie aanwezig is. Het probleem ligt niet bij de trein. Het probleem is of er voldoende antennes van de mobilfoonoperatoren zijn. Vandaag zijn er onvoldoende. De trein is bovendien een hinderpaal. De wagons zijn immers een kooi van Faraday. Dat betekent dat alleen via het raam kan worden gecommuniceerd. De ramen zijn beschermd door een folie die de doorgang van de stralen enigszins beperkt. Men kan dat alleen aanpassen door meer pylonen te plaatsen. In een tunnel zal dat sowieso zeer moeilijk blijven, tenzij er kabels worden gelegd. Zoveel tunnels zijn er ook niet. Ook op dieper gelegen plaatsen, zoals in een sleuf, is er meestal geen dekking door de mobilfoonoperatoren.

Men heeft zijn best gedaan. Een van de drie – ik weet niet welke – had bijna geen dekking. De tweede had een dekking op 31% tot 97% van de lijnen. De andere had dekking op 42% tot 100% van de lijnen: sommige lijnen 100%, de slechtste lijn 42%. De andere operator had een lijn waarop hij voor 97% dekte, terwijl 31% het minimum was. Gemiddeld was 86% van het netwerk gedekt door de eerste operator en 78% door de tweede operator. De derde operator heeft een zeer beperkte dekking. Ik zou liever hebben dat het meer was dan 86% tot 78%, want ik vind dat de telefoon op de trein zeer interessant is. Men zal de mobilfoonoperatoren ervan moeten overtuigen dat het om een potentieel zeer interessant cliënteel gaat. Zij betalen immers, niet de NMBS. Men heeft daarvoor geen specifieke toestellen nodig. Wel voor de satelliet, maar een satelliet installeren is op heel wat treinen niet mogelijk. Dat zijn voor de NMBS immers grote extra kosten.

Die verbinding is ook heel duur. In een pakket van de Thalys kan men dat aanbieden. Als men het doet via mobilfonie zijn we aangewezen op de operatoren, maar de operatoren zijn op dit moment niet echt afgrijselijk geïnteresseerd om dat te doen. Dat is de waarheid vandaag de dag.

nous : les réseaux existants de téléphonie mobile et les liaisons satellite. Le Thalys recourt à des liaisons satellite qui produisent d'excellents résultats, sauf dans les tunnels, mais sont très coûteuses. Nos trains à étage ne parcourant pas de grandes distances, le recours à un satellite reviendrait trop cher.

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

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

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

Laten we ook niet wanhopen, want 86% en 78% is niet zo slecht.

Er is een laatste probleem met die mobilofonie. De snelheid van de trein speelt eigenlijk tegen het gebruik van die mobilofonie voor de computer, niet voor de gsm, omdat men heel vaak van het ene naar het andere punt moet gaan. Als dat met een laptop geregeld gebeurt, is dat zeer nadelig voor de kwaliteit van de transmissies.

Voor de dubbeldekstrein komt dat in die zin niet in aanmerking. Men moet daarvoor geen investering doen. Die treinen rijden daar en met de mobilofonie kan men brancheren. Daarvoor is niets specifiek te voorzien.

12.04 Dirk Claes (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een bijkomend vraagje. Wat met hotspots in de stations? Is daaraan al gedacht?

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

12.05 Minister Johan Vande Lanotte: Dat weet ik niet. Ik had dat niet gelezen in de vraag.

12.06 Dirk Claes (CD&V): Dat is een bijkomende vraag die ik nu heb geformuleerd. Een soort rijdende hotspots op die treinen is niet mogelijk?

12.07 Minister Johan Vande Lanotte: Dat is zeer moeilijk. Het is mogelijk, maar de kwaliteit zal niet uitstekend zijn. Men doet dat wel op de Thalys, waarmee men 300 of 400 kilometers aan een stuk rijdt. Daarvoor gebruikt men een satelliet, maar men betaalt er ook veel meer voor.

12.07 Johan Vande Lanotte, ministre: Ils sont utilisés dans le Thalys mais la formule est onéreuse. Je transmettrai ma réponse à la commission.

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

13 Interpellation de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réouverture au trafic voyageur de la ligne Arlon-Virton" (n° 218)

13 Interpellatie van de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de wederopenstelling van de lijn Aarlen-Virton voor het reizigersverkeer" (nr. 218)

13.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, sous la précédente législature, la SNCB a été tenue, en vertu du contrat de gestion, de procéder à six études portant sur des projets de réouvertures de lignes ferroviaires au trafic voyageurs. Parmi ces projets, il y avait celui de la ligne Arlon-Athus-Virton. Contrairement à la grande majorité des avis donnés par l'entreprise publique autonome, les conclusions formulées par cette dernière pour cette ligne étaient globalement positives. Le comité consultatif des usagers rappelle lui aussi qu'il est favorable à la réouverture de cette ligne.

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

Or, finalement, ces conclusions n'ont jamais été intégrées dans les différents projets d'investissement de la SNCB, ni dans le plan duodécennal 2001-2012 ayant fait l'objet d'un accord de coopération, ni dans le cadre des décisions du comité de concertation réunissant, en septembre 2003, l'État fédéral et les entités fédérées, alors que ce comité s'était donné pour tâche de réévaluer et de préciser les investissements ferroviaires à réaliser sur la période 2003-2007 ainsi que leur mode de financement.

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

Heeft u contact opgenomen met

Cette absence de positionnement politique est d'autant plus étonnante que la Région wallonne a soutenu, par le biais du ministre régional des Transports et de la Mobilité, l'intégration de cette ligne dans le cadre de la définition des lignes et des corridors wallons qui comptent d'un point de vue écologique et économique. En effet, tant la Région wallonne que les forces vives du sud-Luxembourg sont convaincues de la nécessité d'assurer des services ferroviaires réguliers entre Virton, Arlon, Athus et la capitale grand-ducale, Luxembourg, qui est finalement très proche. En outre, vous connaissez les problèmes de circulation et les embouteillages dans la région.

Dans ce cadre, quel avenir le ministre des Entreprises publiques autonomes entend-il réserver à la ligne Arlon–Virton–Athus? Etes-vous entré en contact avec le gouvernement luxembourgeois qui est lui aussi très intéressé par la réouverture de cette ligne? Ce que je souhaite aujourd'hui, c'est un engagement politique ferme du gouvernement belge pour faire évoluer ce dossier.

Le **président**: Monsieur Arens, je vous félicite pour votre concision.

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre: M. Arens évoque le rapport qui a été remis au ministère des Transports en mai 2001, dont il ressort qu'une éventuelle réouverture de la ligne Virton–Arlon ne peut être envisagée que si l'État s'engage vis-à-vis de la SNCB à supporter les coûts supplémentaires entraînés par cette desserte, lesquels varient entre 200.000 et 800.000 euros selon les variantes de dessertes possibles.

Cela signifie que la décision de réouverture est entièrement liée au contenu du troisième contrat de gestion du plan de transport de la SNCB, en cours d'élaboration. Aujourd'hui, un engagement ferme ne serait pas réaliste. J'ai rencontré mon homologue luxembourgeois qui ne m'en a pas parlé. Nous n'avons évoqué que la ligne Bruxelles–Luxembourg. Vous me dites qu'il est très intéressé mais il ne m'a pas fait part de son intérêt. Pour le moment, il serait irréaliste de ma part de vous donner une assurance à ce sujet. Cela doit se faire au niveau du troisième contrat de gestion. Comme vous le savez, le plan de transport et le plan d'entreprise ne vont pas dans le sens d'une ouverture de nombreuses lignes supplémentaires. Je pense qu'en le disant ainsi, je viens de produire l'euphémisme de l'année!

13.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, permettez-moi de ne pas remercier le ministre pour sa réponse. En effet, je m'attendais à autre chose de sa part.

Monsieur le ministre, je voudrais cependant vous poser une question complémentaire.

13.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Peut-être vous attendiez-vous à ce que je vous donne une réponse très floue!

13.05 Joseph Arens (cdH): Un responsable politique doit être clair dans ses choix.

13.06 Johan Vande Lanotte, ministre: J'ai dit que les chances

de Luxemburgse regering?

Ik verwacht van de regering dat ze een onvoorwaardelijke politieke verbintenis aangaat.

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

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

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

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

étaient limitées.

13.07 Joseph Arens (cdH): J'ai compris!

En matière de coût, vous avez parlé de 210.000 euros.

13.08 Johan Vande Lanotte, ministre: De 200.000 à 800.000 euros.

13.09 Joseph Arens (cdH): D'accord. Si j'ai bien compris, vous n'avez pas eu de contact avec le gouvernement luxembourgeois.

13.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Si, j'ai eu un contact, mais rien n'a été dit à ce sujet.

13.11 Joseph Arens (cdH): Je reste convaincu que la réouverture de cette ligne coûterait nettement moins cher au Grand-Duché de Luxembourg que de construire de nouvelles autoroutes. Nous en sommes arrivés à un point d'engouement tel que de nouvelles solutions doivent être trouvées entre le Luxembourg et le Sud-Luxembourg.

13.12 Johan Vande Lanotte, ministre: Je vais poser la question.

13.13 Joseph Arens (cdH): Je vais donc déposer une motion de recommandation afin de vous aider à obtenir l'appui nécessaire du gouvernement pour prendre les contacts avec le gouvernement luxembourgeois à ce sujet.

Motions

Moties

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

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

- de soutenir politiquement et budgétairement le projet de réouverture au voyageur de la ligne Arlon-Virton-Athus;
- de traduire concrètement cet engagement dans le cadre des négociations du troisième contrat de gestion, dans l'approbation du plan d'entreprise Move 2007 et dans l'évaluation du plan d'investissement 2003-2007;
- de prendre contact avec le gouvernement Luxembourgeois intéressé par ce projet de réouverture de cette ligne.”

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

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

- het plan voor de heropening van de lijn Aarlen-Virton-Athus voor het reizigersverkeer op politiek en begrotingsvlak te ondersteunen;
- aan die verbintenis een concrete invulling te geven in het kader van de onderhandelingen over het derde beheerscontract, de goedkeuring van het bedrijfsplan Move 2007 en de evaluatie van het investeringsplan 2003-2007;
- contact op te nemen met de Luxemburgse regering, die bij dat plan tot heropening van die lijn betrokken

is."

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

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

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.
Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

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

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

14.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag sluit aan bij een – overigens interessante – door Belgacom georganiseerde informatiesessie die wij als leden van deze commissie konden bijwonen op 28 januari 2004. Op deze informatiesessie werd gemeld dat na het reorganisatieplan BeST, van het personeelsbestand meer dan 500 personeelsleden nog steeds geen nieuwe functie hebben gevonden binnen het bedrijf omwille van het niet overeenstemmen van de beschikbare met de noodzakelijke competenties. Volgens de informatie zou de gemiddelde leeftijd 38 jaar bedragen en zouden alle personeelsklassen vertegenwoordigd zijn. Thans zijn deze mensen ondergebracht in een tijdelijke pool. Er wordt naar een langetermijnoplossing gezocht. Dit bericht heeft bij heel wat leden van de commissie bezorgdheid gewekt.

Mijnheer de minister, hoeveel personen, opgesplitst per taalrol, hebben nog geen nieuwe functie bij Belgacom gevonden? Hoeveel mensen zitten inactief thuis? Tegen welke voorwaarden? Welke perspectieven kunnen hen worden geboden inzake reguliere tewerkstelling? Binnen welke termijn? Moet men ontslagen vrezen? Wordt overwogen personeelsleden uit te besteden aan andere overheidsinstellingen of –besturen?

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

De combien de personnes s'agit-il précisément?

Parmi elles, combien ont-elles dû rester chez elles?

Quelles perspectives d'emploi ordinaire peuvent-elles leur être offertes?

Doivent-elles craindre un licenciement?

14.02 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer de voorzitter, het aantal personen die nog geen nieuwe functie hebben gevonden bedraagt 533, waarvan 55% Nederlandstaligen, 44,7% Franstaligen en 0,3% Duitstaligen. Tachtig personen zijn inactief wegens ziekte, loopbaanonderbreking enzovoort. Zij hebben gebruikgemaakt van de voorzieningen terzake in het statuut.

Eerst en vooral moet men proberen om via extra trainingen een oplossing te vinden en een nieuwe functie te zoeken, maar ook moet de mogelijkheid worden geboden om mensen ter beschikking te stellen. Daarvan maken wij werk. Ik meen zelfs dat in de programmawet werd ingeschreven om een mogelijkheid op vrijwillige basis te voorzien om de mensen die zich nog nuttig kunnen maken een andere plaats te geven. Wij denken er bijvoorbeeld aan om de mensen in te schakelen in een project met de elektronische identiteitskaart. Wij denken er ook aan om personen in te schakelen

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

in het "call taking" in het kader van Astrid.

ou au projet de *call taking* d'ASTRID.

14.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik mag dus aannemen dat er geen naakte ontslagen zullen vallen.

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

14.04 Minister Johan Vande Lanotte: Inderdaad. Zij die ziek zijn kunnen vroeg of laat wel in indisponibiliteit worden gesteld, maar er zullen geen naakte ontslagen vallen.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la prise en charge par les employeurs des déplacements en train entre le domicile et le lieu de travail" (n° 1499)

15 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de tenlasteneming door de werkgevers van de kosten van het woon-werkverkeer met de trein" (nr. 1499)

15.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, lors du Conseil des ministres du 23 janvier dernier, le gouvernement s'est prononcé en faveur de la gratuité du transport domicile-lieu de travail par le train. Si l'objectif est d'offrir la gratuité aux travailleurs, il résulte bien de cette mesure que le coût de ces déplacements sera à charge des employeurs à raison de 80%, l'Etat intervenant pour les 20% qui restent.

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

La mise en œuvre de cette mesure en 2004 pour le secteur public entraîne un coût de 10,9 millions d'euros pour la SNCB. Certains affirment que ce montant serait imputé sur l'enveloppe attribuée actuellement aux opérations de fidélisation. Dans le cadre du programme de fidélisation, les abonnés obtiennent en moyenne une réduction de 10% sur leur abonnement.

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

Ces clients fidèles risquent-ils de voir disparaître cette réduction, alors qu'ils pourraient ne pas bénéficier de la gratuité? Quelles sont les modalités précises de la contribution de la SNCB en 2004 et pour les années suivantes? Les travailleurs du secteur privé devront attendre 2005 pour profiter de la gratuité. Qu'en est-il des entreprises publiques autonomes? Sont-elles considérées comme relevant du secteur public, auquel cas la mesure s'imposerait dès cette année ou décideront-elles, conformément à leur autonomie de gestion en 2005, d'attribuer ou non la gratuité à leur personnel? Quelle est l'estimation du coût de la gratuité pour les entreprises publiques autonomes hors SNCB?

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

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

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

Welke regeling is er voor de autonome overheidsbedrijven getroffen?

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

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

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, en la matière, une décision est intervenue en Conseil des ministres, de même qu'une décision est intervenue vendredi dernier émanant du conseil d'administration de la SNCB, qui a approuvé le principe de la gratuité du déplacement en train entre le domicile et le lieu de travail.

Le principe de base est la clé de répartition 80/20: 80% pour l'employeur, 20% pour la SNCB qui, pour cette action, reçoit des compensations notamment de l'Etat fédéral. La SNCB avait jusqu'à présent droit à une enveloppe d'environ 11 millions d'euros pour une partie de l'action de fidélisation, ce qui représente environ 8%. Les chiffres sont différents suivant que l'abonnement porte sur une année, six mois, etc.

En 2004, les entreprises publiques qui payent 80% recevront le solde via un budget du gouvernement estimé à 1,83 million d'euros. Pour les entreprises publiques qui payent déjà plus de 80%, elles continueront de la même manière. Par exemple, l'Etat fédéral paye 88% et cela va rester comme tel. Par conséquent, pour les administrations publiques, les entreprises publiques, etc., dès que le chiffre de 80% est atteint, un contrat est conclu en vue d'obtenir 100% de gratuité mais s'ils payent déjà plus de 80% – comme la Région flamande, comme l'Etat fédéral – ce chiffre est maintenu, on ne le diminue pas mais on comble la différence grâce à ce budget d'environ 1,83 million d'euros. On aboutit ainsi à 100% de gratuité.

Qui est concerné par cette mesure? Tous les fonctionnaires fédéraux, Belgacom et BIAC qui sont à 80% - peut-être aussi Belgocontrol mais je n'en suis pas certain –, les parastataux. Cette mesure ne concerne pas encore La Poste. Une grande partie du personnel est encore à 75%. Dans ce cas, il faut négocier mais, pour l'instant, rien n'est conclu. Des discussions vont avoir lieu avec les syndicats mais La Poste doit d'abord prendre la décision. Je suppose que cette discussion sera entreprise dans le cadre d'une négociation globale avec les syndicats, ce qui n'est pas encore le cas.

L'action de fidélisation de 8% se poursuivra en 2004 mais tombera en 2005. On utilise ce crédit de la fidélisation précisément pour arriver aux résultats voulus. En 2005, l'action sera aussi ouverte au secteur privé. Pour le moment, les gens peuvent déjà payer 100%; c'est le cas pour certaines entreprises, comme Dexia, qui paient 100%. Une entreprise de Malines s'est installée très près de la gare et, pour cette raison, a également donné 100%. C'est possible et cela restera possible.

Il est convenu que ceux qui paient avant le 1^{er} janvier 2005 plus de 80% retomberont à 80% dans les cinq années qui viennent. Ils tendront vers les 80%, et ce afin de ne pas pénaliser ceux qui se seront montrés les plus rapides. Les autorités publiques ne sont pas

15.02 Minister Johan Vande Lanotte: De Ministerraad heeft een beslissing genomen en de raad van bestuur van de NMBS heeft het principe van deze maatregel goedgekeurd.

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

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

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

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

De maatregel is van toepassing op alle federale ambtenaren, op het personeel van Belgacom en van de parastatalen. Voor De Post werd nog geen beslissing genomen. Daar zullen eerst globale onderhandelingen met de vakbonden worden gevoerd.

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

De ondernemingen die meer dan tachtig procent zullen betalen vóór 1 januari 2005, zullen in de loop

concernées par ce mouvement, mais le secteur privé bénéficiera de cet abaissement à 80%, dans les cinq années à venir. Ceux qui voulaient le faire en 2004 le peuvent et obtiendront une diminution à 80% dans les cinq prochaines années.

Pourquoi cette date de 2005? Parce que les conventions collectives s'effectuent habituellement par cycles de deux ans. Si la convention collective s'étend par exemple sur 2003 et 2004, il serait gênant d'intervenir au cours de cette convention.

Nous avons annoncé cette possibilité suffisamment à l'avance. Dès lors, dans les discussions à venir, la possibilité reste offerte. La SNCB se positionnera également: elle prendra contact avec les plus grandes entreprises, les entreprises les plus intéressantes pour voir ce qu'il est possible de réaliser.

Tout cela s'effectuera en respectant une méthodologie qui est celle du paiement par tiers.

Pour le moment, il est possible que l'employé paie et qu'après coup l'employeur lui rembourse les 100%.

Il y a un autre système, c'est le système du tiers-payant. Cela veut dire que c'est l'entreprise qui, directement, paie à la SNCB. La SNCB a beaucoup insisté pour universaliser cette deuxième procédure qui sera obligatoire en 2005 quand les entreprises publiques entreront dans le système.

Le coût de la gratuité pour les entreprises publiques? Ils l'ont déjà. Cela ne leur coûtera rien, sauf pour La Poste qui est à 75%. Pas tout le monde, mais nombre de gens ont déjà 80%. C'est un coût minime pour La Poste mais c'est le principe qui compte. Toutefois, La Poste veut d'abord discuter avec les syndicats. Pour les autres, à l'exception de Belgocontrol, je pense qu'il n'y a pas de coût.

van de vijf volgende jaren maar tachtig procent meer moeten betalen.

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

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

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

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

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

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

15.03 **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, je tiens à remercier le ministre pour sa réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.55 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.55 uur.