



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

maandag

26-06-2006

26-06-2006

après-midi

namiddag

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

29/06/2006, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

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

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

29/06/2006, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

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

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

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

cdH	centre démocrate Humaniste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	Front National
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti socialiste
sp.a-spirit	Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht
Vlaams Belang	Vlaams Belang
VLD	Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 51 0000/000	Document parlementaire de la 51 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 51 0000/000	Parlementair stuk van de 51 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions ; les annexes se trouvent dans une brochure séparée (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken; de bijlagen zijn in een aparte brochure opgenomen (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	séance plénière	PLEN	Plenum
COM	réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE

Question de M. Carl Devlies au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la situation de la gare de Louvain dans le cadre des liaisons ferroviaires internationales" (n° 11816)

Orateurs: **Carl Devlies, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de Mme Danielle Van Lombeek-Jacobs au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la franchise postale pour les personnes aveugles ou malvoyantes" (n° 11928)

Orateurs: **Danielle Van Lombeek-Jacobs, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le travail au noir effectué par des ouvriers polonais chez Thalys" (n° 11959)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la future gare de Gosselies" (n° 11965)

Orateurs: **Éric Massin, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le recours aux travailleurs sous statuts d'intérimaire à La Poste" (n° 11966)

Orateurs: **Éric Massin, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Questions jointes de

- M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les perspectives pour l'atelier de traction de Charleroi" (n° 11967)

- M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'installation d'un tour en fosse sur le site de l'atelier de traction de Charleroi" (n° 11968)

Orateurs: **Éric Massin, Bruno Tuybens**,

INHOUD

Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de situatie van het station van Leuven in het kader van de internationale treinverbindingen" (nr. 11816)

Sprekers: **Carl Devlies, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Danielle Van Lombeek-Jacobs aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de portvrijdom voor blinden en slechtzienden" (nr. 11928)

Sprekers: **Danielle Van Lombeek-Jacobs, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "zwartwerk door Poolse arbeiders bij Thalys" (nr. 11959)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het toekomstige station van Gosselies" (nr. 11965)

Sprekers: **Éric Massin, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het inzetten van uitzendkrachten bij De Post" (nr. 11966)

Sprekers: **Éric Massin, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van

- de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de vooruitzichten voor de tractiewerkplaats van Charleroi" (nr. 11967)

- de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de installatie van een kuilwielenbank op de site van de tractiewerkplaats van Charleroi" (nr. 11968)

Sprekers: **Éric Massin, Bruno Tuybens**,

secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'installation d'un panneau d'affichage électronique à la gare de Charleroi-Sud" (n° 11969)

Orateurs: **Éric Massin, Bruno Tuybens,** secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de installatie van een elektronisch informatiepaneel in het station van Charleroi-Sud" (nr. 11969)

Sprekers: **Éric Massin, Bruno Tuybens,** Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le projet pilote de la SNCB assurant une liaison Lille-Bruges/Ostende" (n° 11973)

Orateurs: **Patrick De Groote, Bruno Tuybens,** secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het proefproject van de NMBS dat een verbinding Rijsel-Brugge/Oostende verzorgt" (nr. 11973)

Sprekers: **Patrick De Groote, Bruno Tuybens,** Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de Mme Camille Dieu au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les nouvelles heures d'ouverture des bureaux de poste à partir du 6 juin 2006 dans la région de Mons-Borinage" (n° 11988)

Orateurs: **Camille Dieu, Bruno Tuybens,** secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de nieuwe openingsuren van de postkantoren vanaf 6 juni 2006 in de streek van Bergen-Borinage" (nr. 11988)

Sprekers: **Camille Dieu, Bruno Tuybens,** Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Ordre du jour

12

Regeling van de werkzaamheden

12

Question de M. Bart Laeremans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la convivialité dont fait preuve la SNCB envers les utilisateurs de fauteuils roulants" (n° 12067)

Orateurs: **Bart Laeremans, Bruno Tuybens,** secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de klantvriendelijkheid van de NMBS ten aanzien van rolstoelgebruikers" (nr. 12067)

Sprekers: **Bart Laeremans, Bruno Tuybens,** Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les contrats d'expérience professionnelle à La Poste" (n° 12077)

Orateurs: **Guido De Padt, Bruno Tuybens,** secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de contracten Beroepservaringovereenkomst bij De Post" (nr. 12077)

Sprekers: **Guido De Padt, Bruno Tuybens,** Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes au bureau de poste de Bruxelles 8" (n° 12132)

Orateurs: **Roel Deseyn, Bruno Tuybens,** secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de problemen in postkantoor Brussel 8" (nr. 12132)

Sprekers: **Roel Deseyn, Bruno Tuybens,** Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de Mme Magda De Meyer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la

15

Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en

15

consommation sur "la durée d'un trajet en train direct Sint-Niklaas - Bruxelles" (n° 12145)

Orateurs: **Magda De Meyer, Bruno Tuybens**,
secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Consumentenzaken over "de duur van een rechtstreekse treinrit Sint-Niklaas - Brussel" (nr. 12145)

Sprekers: **Magda De Meyer, Bruno Tuybens**,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Ordre des travaux	16	Regeling van de werkzaamheden	16
Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'éventuelle cotation en bourse de La Poste" (n° 12157)	17	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de mogelijke beursgang van De Post" (nr. 12157)	17
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les mesures en faveur des plus de 50 ans à La Poste" (n° 12161)	17	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de maatregelen voor 50-plussers bij De Post" (nr. 12161)	17
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les frais de consultance à La Poste" (n° 12165)	18	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de consultancykosten bij De Post" (nr. 12165)	18
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	20	Samengevoegde vragen van	20
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "une grève des trains le premier jour du festival Rock Werchter" (n° 12178)	20	- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "een spoorstaking op de eerste dag van het festival Rock Werchter" (nr. 12178)	20
- M. Dylan Casaer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la grève des trains prévue au cours du festival Rock Werchter" (n° 12183)	20	- de heer Dylan Casaer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de voorziene staking tijdens het festival Rock Werchter" (nr. 12183)	20
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Dylan Casaer, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Dylan Casaer, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Dylan Casaer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les emplacements de stationnement à la gare de Haaltert" (n° 12184)	21	Vraag van de heer Dylan Casaer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "parkeerplaatsen aan het station te Haaltert" (nr. 12184)	21
<i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du	22	- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,	22

Budget et de la Protection de la consommation,
sur "le régime de compensations pour les retards"
(n° 12185)

toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken, over "de
compensatieregeling voor vertragingen"
(nr. 12185)

- M. David Lavaux au secrétaire d'État aux
Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation,
sur "le système de compensation des retards"
(n° 12194)

22

Orateurs: **Jef Van den Bergh, David Lavaux,
Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux
Entreprises publiques

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris
voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de
minister van Begroting en Consumentenzaken,
over "de compensatieregeling voor vertragingen"
(nr. 12194)

22

Sprekers: **Jef Van den Bergh, David Lavaux,
Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor
Overheidsbedrijven

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

du

LUNDI 26 JUIN 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 26 JUNI 2006

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 25 sous la présidence de M. Jan Mortelmans.

01 Question de M. Carl Devlies au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la situation de la gare de Louvain dans le cadre des liaisons ferroviaires internationales" (n° 11816)

01.01 **Carl Devlies** (CD&V): On ne saurait surestimer l'importance de la gare de Louvain, qu'il s'agisse du nombre de voyageurs ou du nombre de billets vendus. C'est pourquoi je souhaiterais interroger le secrétaire d'État sur l'insertion de Louvain dans les liaisons ferroviaires internationales. Où en est l'intégration de Louvain dans le réseau TGV dès lors que l'idée d'un arrêt à Louvain ne séduit pas Thalys ni ICE3? La liaison ferroviaire classique avec Cologne va-t-elle être rétablie? La liaison Ostende-Welkenraedt va-t-elle être prolongée jusqu'à Aix-la-Chapelle? Les lignes entre Louvain et Liège vont-elles être mieux adaptées aux liaisons avec les trains internationaux? Est-il exact que la nouvelle liaison Bruxelles-Liège qui sera mise en service en décembre 2006 ne comprendra pas d'arrêt à Louvain? Cette décision peut-elle encore être infléchie?

01.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le succès commercial du réseau TGV repose sur la réduction fondamentale de la durée des trajets, qui n'est réalisable qu'à condition d'investir dans l'infrastructure et le matériel et d'opter délibérément pour une limitation du nombre d'arrêts. La directive européenne en la matière nous contraint également à développer des liaisons

De vergadering wordt geopend om 14.25 uur door de heer Jan Mortelmans.

01 Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de situatie van het station van Leuven in het kader van de internationale treinverbindingen" (nr. 11816)

01.01 **Carl Devlies** (CD&V): Het belang van het station van Leuven kan moeilijk overschat worden, noch inzake het aantal reizigers, noch inzake het aantal verkochte biljetten. Daarom wil ik de staatssecretaris ondervragen over de inschakeling van Leuven in de internationale treinverbindingen. Hoe staat het met de integratie van Leuven in het HST-net, nu Thalys en ICE3 weinig voelen voor een stop in Leuven? Zal de klassieke internationale treinverbinding met Keulen hersteld worden? Zal de verbinding Oostende-Welkenraedt doorgetrokken worden tot Aken? Zullen de verbindingen Leuven-Luik beter afgestemd worden op de aansluiting met de internationale treinen? Klopt het bericht dat de nieuwe verbinding Brussel-Luik die vanaf december 2006 van start gaat, niet in Leuven zal stoppen? Kan er nog iets worden ondernomen tegen deze beslissing?

01.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Het commerciële succes van het HST-net staat of valt met de fundamenteel kortere reistijden die worden aangeboden. Deze kortere reistijden kunnen alleen gerealiseerd worden door investeringen in infrastructuur en materieel en door de bewuste keuze het aantal stops te beperken. De Europese richtlijn ter zake verplicht ons ook om

ferroviaires commerciales et rentables. En outre, les partenaires étrangers doivent approuver les décisions prises, a fortiori lorsqu'il s'agit de la liaison avec Bruxelles. Une extension de la liaison classique avec Liège n'est donc pas à l'ordre du jour.

Depuis le mois de décembre 2002, les trains de la liaison IC-A Ostende-Cologne terminent leur parcours à Eupen. Seules les locomotives bitension de la série 13 se prêtent à une vitesse de 200 kilomètres par heure sur la nouvelle ligne à grande vitesse qui relie Louvain à Liège. Les autorités allemandes refusent que ces locomotives prolongent leur parcours jusqu'à Aix-la-Chapelle sans une homologation complète. Une telle homologation est toutefois coûteuse, alors que le train ne dépasserait jamais Aix-la-Chapelle parce que les locomotives ne sont pas compatibles avec la tension électrique sur le réseau allemand. La SNCB, qui est donc contrainte de limiter la liaison à Eupen, a dès lors instauré en 2002 une liaison entre Liège et Aix-la-Chapelle.

La liaison IR Q Liège - Aix-la-Chapelle n'est pas assortie à Liège d'une correspondance avec l'IC-A qui dessert Louvain, et cela en vue d'une meilleure répartition de l'offre ferroviaire entre Liège et Welkenraedt.

01.03 Carl Devlies (CD&V): Il s'agit d'une réponse en tous points négative. Je crains que les usagers du train du Brabant flamand et de Malines ne soient guère satisfaits. Le conseil communal de Louvain n'appréciera pas davantage.

La gare de Liège a beau accueillir 70 % de voyageurs de moins que celle de Louvain, elle est desservie par diverses lignes internationales. Il serait déraisonnable d'attendre du voyageur au départ de Louvain de se rendre à Liège pour ensuite emprunter la liaison avec le réseau à grande vitesse allemand.

L'argumentation du secrétaire d'État est très fragile. Le Thalys qui relie Paris à Liège s'arrête également à Mons, à Charleroi et à Namur.

Louvain est le centre d'une région en pleine expansion et les usagers y sont plus de 20 000 par jour. On y trouve également une population très jeune qui utilise de plus en plus souvent les trains à grande vitesse. De nombreuses entreprises y sont implantées. Les liaisons ferroviaires internationales y revêtent dès lors une très grande importance.

Votre réponse était franchement cynique. Il n'a même pas été procédé à une analyse des besoins.

commerciële en rendabele treinverbindingen uit te werken. Ook moeten de buitenlandse partners akkoord gaan met de genomen beslissingen, zeker wanneer het de verbinding met Brussel betreft. Een uitbreiding van de klassieke verbinding met Luik is dus niet aan de orde.

De treinen van de ICE A-verbinding Oostende-Keulen zijn sinds december 2002 beperkt tot Eupen. Alleen de tweespanningslocomotieven type 13 zijn geschikt om 200 kilometer per uur te rijden op de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik. De Duitse overheid wil deze locomotieven niet tot Aken laten rijden zonder een volledige homologatie. Dat kost echter zeer veel, terwijl de trein nooit verder dan Aken zou rijden, want de locomotieven zijn niet compatibel met de elektrische spanning op het Duitse net. De NMBS is dus verplicht om de verbinding te beperken tot Eupen. Daarom heeft de NMBS sinds 2002 een verbinding ingelegd tussen Luik en Aken.

De IR Q-verbinding Luik-Aken geeft in Luik geen aansluiting op de ICE A die stopt in Leuven, met het oog op een betere spreiding van het treinaanbod tussen Luik en Welkenraedt.

01.03 Carl Devlies (CD&V): Dit is een negatief antwoord over de hele lijn. Ik vrees dat de treingebruikers uit Vlaams-Brabant en Mechelen niet tevreden zullen zijn. De gemeenteraad van Leuven zal dit evenmin appreciëren.

Het station van Luik heeft 70 procent minder reizigers dan dat van Leuven, maar wordt toch goed bediend door allerlei internationale verbindingen. Het is onredelijk om van reizigers uit Leuven te verwachten dat zij eerst naar Luik reizen om daar gebruik te maken van de verbinding met het Duitse hogesnelheidsnet.

De argumentatie van de staatssecretaris is erg zwak. De Thalys die van Parijs naar Luik rijdt, heeft ook stopplaatsen in Bergen, Charleroi en Namen.

Leuven is het centrum van een sterk groeiende regio en telt meer dan twintigduizend reizigers per dag. Er is ook een vrij jonge bevolking, die steeds meer gebruik maakt van hogesnelheidstreinen. Veel bedrijven zijn er gevestigd. De internationale treinverbindingen zijn voor deze regio dan ook bijzonder belangrijk.

Dit was een ronduit cynisch antwoord. Men heeft zelfs geen studie verricht naar de behoeften.

Il est possible que les chemins de fer allemands aient formulé des observations relatives aux locomotives de type 13 mais, selon les informations dont je dispose, la SNCB n'a même pas essayé d'obtenir une homologation.

Par ailleurs, les trains assurant la nouvelle liaison entre Bruxelles et Liège ne s'arrêteront pas à Louvain. Le secrétaire d'État ne répond pas à ma question concernant la possibilité de mieux adapter les liaisons entre Louvain et Liège au trafic ferroviaire international. Je regrette qu'il ne tienne pas compte des attentes des passagers.

La SNCB aussi opère de manière fort peu commerciale et néglige un énorme marché en expansion, tandis que des efforts sont fournis pour la Wallonie.

01.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*): M. Devlies interprète ma réponse erronément. Je n'ai jamais fait état d'une étude.

01.05 Carl Devlies (CD&V): Le secrétaire d'État a déclaré le 14 novembre dernier qu'il examinerait l'affaire et qu'il m'informerait des résultats en la matière.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Danielle Van Lombeek-Jacobs au secrétaire d'État aux Entreprises Publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la franchise postale pour les personnes aveugles ou malvoyantes" (n° 11928)

02.01 Danielle Van Lombeek-Jacobs (PS): Pas moins de quatorze mille Belges handicapés de la vue ont la possibilité, grâce au système appelé célogramme, de recevoir sous franchise postale de très nombreux envois de la part d'associations les soutenant.

La directive européenne sur les services postaux est actuellement en cours de révision.

La Ligue braille, le BDF (Belgian Disability Forum) et l'ASPH (Association socialiste de la personne handicapée) souhaitent que cette nouvelle directive confirme de manière explicite l'exonération postale des célogrammes et que cette disposition soit contraignante pour les États membres.

Dans un marché postal ouvert à la concurrence, il y

Het kan dat de Duitse spoorwegen opmerkingen hebben bij de locomotieven van het type 13, maar volgens mijn informatie heeft de NMBS niet eens geprobeerd om een homologatie te bekomen.

Verder zal de nieuwe verbinding tussen Brussel en Luik geen halt houden in Leuven. De staatssecretaris antwoordt niet op mijn vraag of de verbindingen tussen Leuven en Luik beter afgestemd kunnen worden op internationale treinen. Ik betreur het dat hij geen rekening houdt met de verzuchtingen van de reizigers.

Ook de NMBS stelt zich niet commercieel op en laat een enorme groeiemarkt liggen, terwijl er wel inspanningen geleverd worden voor Wallonië.

01.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De heer Devlies interpreteert mijn antwoord verkeerd. Ik heb nooit gesproken over een studie.

01.05 Carl Devlies (CD&V): De staatssecretaris heeft op 14 november gezegd dat hij de zaak zou onderzoeken en mij daarvan op de hoogte zou brengen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Danielle Van Lombeek-Jacobs aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de portvrijdom voor blinden en slechtzienden" (nr. 11928)

02.01 Danielle Van Lombeek-Jacobs (PS): Niet minder dan veertienduizend visueel gehandicapte personen in ons land genieten, dankzij de zogenaamde cecogramregeling, portvrijdom voor talloze zendingen van verenigingen voor hulp aan blinden en slechtzienden.

De Europese richtlijn op de postdiensten is momenteel aan herziening toe.

De Brailleliga, het BDF (Belgian Disability Forum) en de ASPH (Association socialiste de la personne handicapée) vragen dat die nieuwe richtlijn uitdrukkelijk de portvrijdom voor de cecogrammen zou bevestigen en dat die bepaling voor alle lidstaten bindend zou zijn.

In een geliberaliseerde postmarkt is de kans echter

a fort à craindre que ce droit soit écarté.

La Commission européenne a-t-elle fait part de sa volonté de modifier le système actuel ? Notre gouvernement pourrait-il relayer la proposition d'insérer dans la directive le droit à la franchise ?

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Pour le courrier international, La Poste applique en la matière la convention de l'Union postale universelle. Pour le courrier national, la franchise postale est réglée par l'arrêté royal du 12 janvier 1970 portant réglementation du service postal. En sa qualité de prestataire du service universel, La Poste en assure la mise en pratique. En l'état actuel du marché postal, il n'est pas question de modifier cette disposition.

Rien ne laisse supposer à ce stade que les recommandations de la Commission remettront en cause cet acquis.

La Poste, quant à elle, ne voit aucune objection au maintien des règles en vigueur.

J'ai transmis cet avis à la Commission européenne en insistant sur l'importance du maintien de la franchise postale actuelle.

02.03 Danielle Van Lombeek-Jacobs (PS) : Je vous en remercie.

L'incident est clos.

03 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le travail au noir effectué par des ouvriers polonais chez Thalys" (n° 11959)

03.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Thalys a utilisé des ouvriers polonais et allemands au noir, contre des salaires de misère. Les ouvriers polonais ne possédaient pas de permis pour travailler en Belgique. Thalys enfreint donc les règles belges en matière d'embauche de travailleurs originaires des nouveaux États membres de l'UE.

Les ouvriers sont en réalité au service d'un sous-traitant de Thalys, qui n'a donc pas commis d'infraction. Il n'empêche que nous devons veiller à ce que les entreprises publiques respectent la réglementation du travail.

erg groot dat de portvrijdom geschrapt wordt.

Liet de Europese Commissie al weten dat ze van plan is de bestaande regeling te wijzigen? Zou onze regering het voorstel om het recht op portvrijdom in de richtlijn op te nemen, kunnen overnemen?

02.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Wat het internationale postverkeer betreft, past De Post de Overeenkomst van de Wereldpostunie toe. De portvrijdom voor het binnenlandse postverkeer wordt geregeld bij het koninklijk besluit van 12 januari 1970 houdende reglementering van de postdienst. Als universele dienstverlener staat De Post in voor de praktische uitvoering van die regels. Gezien de huidige situatie op de postmarkt is een wijziging van die bepaling hoegenaamd niet aan de orde.

In dit stadium zijn er geen aanwijzingen dat deze verworvenheid door de aanbevelingen van de Commissie ter discussie gesteld zal worden.

De Post heeft geen enkel bezwaar tegen het behoud van de vigerende regels.

Ik heb dat advies aan de Europese Commissie overgezonden, en benadruk daarbij het belang van het behoud van de huidige portvrijdomregeling.

02.03 Danielle Van Lombeek-Jacobs (PS): Waarvoor dank.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "zwartwerk door Poolse arbeiders bij Thalys" (nr. 11959)

03.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Thalys heeft Poolse en Duitse arbeiders in het zwart tewerkgesteld voor een hongerloon. De Poolse arbeiders hadden geen vergunning om in België te werken. Thalys overtreedt dus de Belgische regels inzake tewerkstelling van personen uit de nieuwe EU-lidstaten.

De arbeiders werkten in feite voor een onderaannemer van Thalys, dat dus zelf geen fout heeft gemaakt. Dat neemt echter niet weg dat we erop moeten toezien dat overheidsbedrijven de arbeidsreglementering naleven.

Qui est juridiquement responsable ? Le secrétaire d'État a-t-il demandé à la direction de la SNCB de se justifier ? Peut-il nous garantir que ces faits ne se répéteront plus ? Les sous-traitants vont-ils également faire l'objet d'un contrôle ? Quelles sanctions le secrétaire d'État prendra-t-il à l'égard des responsables ?

03.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Thalys international a confié la célébration du dixième anniversaire de l'existence de Thalys à un organisateur d'événements externe. La SNCB n'est actionnaire de Thalys International qu'à concurrence de 30 %.

Thalys International laisse toute latitude au sous-traitant pour décider des moyens à mettre en oeuvre. C'est donc l'organisateur ou le sous-traitant qui a fait appel audit organisateur qui est responsable.

Il s'agit en l'espèce d'infractions à la réglementation du travail, qui relève de la compétence du ministre qui a l'Emploi dans ses attributions.

Je déplore ces faits et j'ai demandé aux CEO de s'assurer que le respect de la réglementation du travail fait l'objet d'un contrôle adéquat. J'ai invité la SNCB à régler la question avec Thalys International afin que de telles situations ne se reproduisent plus.

03.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je me réjouis de la seconde partie de la réponse. Ni Thalys ni la SNCB ne peuvent être tenus pour juridiquement responsables. Une entreprise publique doit toutefois montrer l'exemple. Nous devons donc veiller à ce que les choses se déroulent correctement en ce qui concerne l'emploi, direct et indirect.

03.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : D'où mon courrier.

L'incident est clos.

Président : M. Jef Van den Bergh.

04 Question de M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la future gare de Gosselies" (n° 11965)

Wie draagt de juridische verantwoordelijkheid? Heeft de staatssecretaris de NMBS-top ter verantwoording geroepen? Kan hij ons garanderen dat deze feiten zich niet meer zullen herhalen? Zal er ook toezicht komen op onderaannemingen? Welke sancties zal de staatssecretaris nemen tegenover de verantwoordelijken?

03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De viering van tien jaar Thalys werd door Thalys International toevertrouwd aan een extern evenementenbureau. De NMBS is slechts voor 30 procent aandeelhouder in Thalys International.

Thalys International laat de onderaannemer vrij om te kiezen welke middelen er worden ingezet. De verantwoordelijkheid berust dus bij het ingeschakelde evenementenbureau of bij de onderaannemer die het bureau zou hebben ingeschakeld.

Het gaat hier over inbreuken op de arbeidsreglementering. Dat is een bevoegdheid van de minister van Werk.

Ik betreur deze feiten en ik heb aan de CEO's gevraagd om na te gaan of de naleving van de arbeidsreglementering op een afdoende manier gecontroleerd kan worden. Ik heb aan de NMBS gevraagd om het probleem met Thalys International uit te klaren om zulke problemen in de toekomst te vermijden.

03.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik ben blij met het tweede deel van het antwoord. Juridisch kan noch Thalys noch de NMBS verantwoordelijk worden gesteld. Toch moet een overheidsbedrijf het goede voorbeeld geven. We moeten er dus op toezien dat de rechtstreekse en onrechtstreekse tewerkstelling correct verloopt.

03.04 Bruno Tuybens (*Nederlands*): Daarom heb ik die brief geschreven.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

04 Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het toekomstige station van Gosselies" (nr. 11965)

04.01 **Éric Massin** (PS) : Le choix, correspondant à l'intégration de la dorsale wallonne et au schéma de développement de l'Igretéc, de l'implantation au nord de l'autoroute de Wallonie de la nouvelle gare de Gosselies pourrait être remis en cause.

04.01 **Éric Massin** (PS): De keuze om het nieuwe station van Gosselies, in het licht van de aansluiting op de Waalse as en van het schema voor economische ontwikkeling van Igretéc, ten noorden van de *autoroute de Wallonie* te vestigen, zou in het gedrang kunnen komen.

Qu'en est-il de l'avancement du projet de raccordement avec l'aéroport ? Confirmez-vous la recherche d'une alternative ? Comment est-elle justifiée ? La SNCB se concerta-t-elle avec l'Igretéc ?

Hoe staat het met de geplande aansluiting op de luchthaven? Bevestigt u dat naar een andere oplossing wordt uitgekeken? Om welke reden? Vindt tussen de NMBS en Igretéc overleg plaats?

04.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*) : Les dernières études menées par Infrabel portent sur une gare en cul-de-sac au nord de l'autoroute de Wallonie, ce qui correspond aux options retenues en 2004 pour l'adaptation des plans de secteur. Infrabel se concerta avec la SNCB pour voir si le schéma des infrastructures retenu correspond aux besoins de l'opérateur. De 2002 à 2004, des contacts ont eu lieu entre la SNCB et les acteurs de développement de l'aéroport, dont l'Igretéc.

04.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): De meest recente studies van Infrabel betreffen een doodlopend station ten noorden van de *autoroute de Wallonie*, wat overeenstemt met de keuzes die in 2004 werden gemaakt voor de aanpassing van de gewestplannen. Infrabel overlegt met de NMBS om na te gaan of het schema voor de aanleg van de infrastructuur aan de noden van de operator beantwoordt. Tussen 2002 en 2004 waren er contacten tussen de NMBS en de actoren voor de ontwikkeling van de luchthaven, waaronder Igretéc.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 **Question de M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le recours aux travailleurs sous statuts d'intérimaire à La Poste" (n° 11966)**

05 **Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het inzetten van uitzendkrachten bij De Post" (nr. 11966)**

05.01 **Éric Massin** (PS) : Le recours par La Poste à du personnel intérimaire doit rester l'exception. Quelle catégorie d'emploi est-elle concernée ? À combien d'intérimaires a-t-on recours pour distribuer le courrier ? Des contrats à durée indéterminée leur ont-ils été proposés ? Combien ? La Poste continuera-t-elle ce système ou envisage-t-elle un plan de recrutement ?

05.01 **Éric Massin** (PS): De Post doet soms een beroep op uitzendkrachten. Dat moet evenwel een uitzondering blijven. Voor welke functies zet De Post uitzendkrachten in? Hoeveel uitzendkrachten worden er ingeschakeld voor de postbestelling? Kregen er al uitzendkrachten een contract van onbepaalde duur? Zo ja, hoeveel? Zal De Post zo blijven voortwerken, of komt er een aanwervingsplan?

05.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*) : La Poste a eu recours début 2006 à quelque cinq cents intérimaires, dont quatre cents pour la distribution du courrier, et ce pour assurer des remplacements ou faire face à des surcroûts de travail. Un plan de recrutement n'est donc pas envisagé.

05.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): Begin 2006 werkte De Post met een vijfhonderdtal uitzendkrachten, onder wie vierhonderd voor de postbestelling, om mensen te vervangen of pieken in de werkbelasting op te vangen. Er staat dus geen aanwervingsplan op stapel.

En cas d'ouverture de poste, un contrat à durée indéterminée peut être proposé. La concertation syndicale est assurée à ce sujet, bien que la loi ne la rende pas obligatoire.

Als er een betrekking openvalt, kan er een contract van onbepaalde duur worden aangeboden. Hierover wordt overleg gepleegd met de vakbonden, hoewel dat wettelijk niet verplicht is.

05.03 **Éric Massin** (PS) : Le nombre d'interimaires, qui sont chers, me donne à penser qu'il y a un problème récurrent, et qu'un plan de recrutement devrait être envisagé.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **M. Éric Massin** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les perspectives pour l'atelier de traction de Charleroi" (n° 11967)

- **M. Éric Massin** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'installation d'un tour en fosse sur le site de l'atelier de traction de Charleroi" (n° 11968)

06.01 **Éric Massin** (PS) : L'atelier de traction de Charleroi pourrait être choisi pour l'entretien des rames RER. Où le projet d'acquisition de ces rames en est-il ? Quelle en sera la quantité ? La maintenance serait-elle assurée à Charleroi après leur période de garantie ? Le matériel mis à niveau à Quiévrain pourrait-il être entretenu à Charleroi ? Combien de rames cela représente-t-il ?

Par ailleurs, les unités de traction, une fois leur entretien assuré à Charleroi, sont envoyées à Gand ou à Schaerbeek pour la maintenance des essieux, ce qui cause une perte de temps et d'argent. L'acquisition d'un tour en fosse par Charleroi, labellisé ISO 9001, est une piste intéressante pour optimiser le système. Un permis d'urbanisme a été demandé à cette fin. Une évaluation budgétaire a-t-elle déjà été effectuée ?

06.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*) : Au sujet de l'achat du matériel RER, aucune décision n'a encore été prise et des discussions sont en cours.

La SNCB a bien l'intention de faire entretenir le matériel roulant RER à Charleroi. Elle souhaite une clarification à propos de votre question concernant le matériel remis à niveau à Quiévrain.

La SNCB dispose de six tours en fosse : un, conçu pour le TGV à Forest, un autre, plus ancien, utilisé

05.03 **Éric Massin** (PS) : Gezien het aantal (dure) uitzendkrachten krijg ik de indruk dat er een recurrent probleem is, en dat er wel degelijk over een aanwervingsplan zou moeten worden nagedacht.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer **Eric Massin** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de vooruitzichten voor de tractiewerkplaats van Charleroi" (nr. 11967)

- de heer **Eric Massin** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de installatie van een kuilwielenbank op de site van de tractiewerkplaats van Charleroi" (nr. 11968)

06.01 **Éric Massin** (PS) : Men zou zijn keuze kunnen laten vallen op de tractiewerkplaats van Charleroi voor het onderhoud van de GEN-treinstellen. Hoe ver staat het met de plannen voor de aankoop van die treinstellen ? Hoeveel zullen er worden aangekocht ? Zal het onderhoud ervan in Charleroi plaatsvinden nadat de garantieperiode verstreken is ? Zou het onderhoud van het in Quiévrain geüpgraded materieel in Charleroi kunnen gebeuren ? Om hoeveel treinstellen gaat het ?

Anderzijds worden de tractie-eenheden, nadat het onderhoud ervan in Charleroi heeft plaatsgevonden, naar Gent of Schaarbeek gestuurd voor een onderhoud van de assen, wat tijdverlies meebrengt en handenvol geld kost. De aankoop van een kuilwielenbank, met een ISO 9001-label, is een interessante piste teneinde een en ander te optimaliseren. Daartoe werd een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. Werd er al een begrotingsraming uitgevoerd ?

06.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*) : Over de aankoop van het GEN-materieel werd nog niets beslist; er zijn nog besprekingen aan de gang.

De NMBS wil het rollend materieel voor het GEN wel degelijk in Charleroi laten onderhouden. De maatschappij wil meer toelichting over uw vraag met betrekking tot het materieel dat in Quiévrain geüpgraded wordt.

De NMBS beschikt over zes kuilwielenbanken: een voor de TGV in Vorst, een oudere voor

pour les wagons de marchandises et quatre tours modernes situés à Kimkempois, Anvers Merelbeke et Schaerbeek, ce qui est suffisant. La SNCB trouve économiquement injustifiable de consacrer 1,2 million d'euros à l'achat d'un nouveau tour en fosse.

06.03 **Éric Massin (PS)** : Je maintiens que lorsque le marché sera libéralisé, les sites les plus rentables et occasionnant le moins de perte de temps seront privilégiés, y compris pour l'entretien de matériel étranger. L'investissement de 1,2 million d'euros ne me paraît pas économiquement injustifiable pour la SNCB, qui a d'ailleurs demandé un permis d'urbanisme en ce sens.

L'incident est clos.

07 **Question de M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'installation d'un panneau d'affichage électronique à la gare de Charleroi-Sud" (n° 11969)**

07.01 **Éric Massin (PS)** : La gare de Charleroi-Sud est en cours de rénovation. Les travaux visent à améliorer l'accueil des onze mille cinq cents voyageurs qui utilisent chaque jour l'infrastructure et devraient concourir à une hausse de la fréquentation. Vu le souci de modernité qui sous-tend ces travaux, l'installation d'un panneau d'affichage électronique dans le hall paraît opportune. Cet investissement est-il prévu ? Quel sera son coût ?

07.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*) : Un montant de quatre-vingt-deux mille euros a été inscrit au budget 2006 pour la mise en place d'un nouveau tableau d'affichage des trains au départ. Compte tenu du délai de fourniture et des adaptations techniques nécessaires, sa mise en service est prévue pour la fin de cette année.

L'incident est clos.

08 **Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le projet pilote de la SNCB assurant une liaison Lille-Bruges/Ostende" (n° 11973)**

08.01 **Patrick De Groote (N-VA)** : Que des villes touristiques comme Bruges et Ostende doivent être

goederenwagons en vier moderne kuilwielenbanken in Kinkempois, Antwerpen, Merelbeke en Schaarbeek. Meer is niet nodig. De NMBS vindt het economisch niet te verantwoorden om 1,2 miljoen euro uit te geven aan een nieuwe kuilwielenbank.

06.03 **Éric Massin (PS)** : Ik blijf erbij dat bij de liberalisering van de markt, de voorrang zal worden verleend aan de sites die het meest rendabel zijn en het minst tijdsverlies veroorzaken, eveneens voor het onderhoud van buitenlands materieel. De investering van 1,2 miljoen euro lijkt mij niet economisch onverdedigbaar voor de NMBS, die daartoe trouwens een stedenbouwkundige vergunning heeft gevraagd.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de installatie van een elektronisch informatiepaneel in het station van Charleroi-Sud" (nr. 11969)**

07.01 **Éric Massin (PS)** : Het station Charleroi-Zuid wordt momenteel gerenoveerd. De werken hebben tot doel het onthaal van de 11500 reizigers die die infrastructuur dagelijks gebruiken te verbeteren en zouden tot een stijging van het aantal treinreizigers moeten leiden. Aangezien de werken uitgevoerd worden met het oog op een modernisering, lijkt het opportuun om in de stationshal een elektronisch informatiepaneel te installeren. Is die investering gepland? Hoeveel zal een en ander kosten?

07.02 **Bruno Tuybens**, staatssecretaris (*Frans*) : In de begroting 2006 werd een bedrag van 82000 euro uitgetrokken voor de installatie van een nieuw paneel waarop de vertrekkende treinen zullen worden aangekondigd. Rekening houdend met de leveringstermijn en de noodzakelijke technische aanpassingen, zal het pas eind dit jaar in gebruik worden genomen.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het proefproject van de NMBS dat een verbinding Rijsel-Brugge/Oostende verzorgt" (nr. 11973)**

08.01 **Patrick De Groote (N-VA)** : Dat toeristische steden zoals Brugge en Oostende goed bereikbaar

facilement accessibles relève de l'évidence. Mais ce n'est pas toujours le cas en pratique. Ainsi, le voyageur qui veut se rendre en train du Royaume-Uni ou de France à Bruges doit passer par Bruxelles. C'est pourquoi la SNCB a lancé un projet expérimental dans le cadre duquel des trains sont mis en service le week-end entre Lille et Bruges/Ostende de mai à septembre.

Comment la promotion de ce projet expérimental a-t-elle été assurée? La SNCB a décidé en février seulement de lancer le projet, aussi les tarifs n'ont-ils été connus que début mai, trop tard pour que le secteur du tourisme puisse encore embrayer. Pourquoi le projet expérimental a-t-il démarré si tard? Comment l'horaire a-t-il été fixé? On ne peut, en effet, qualifier la correspondance avec l'Eurostar « d'optimale ». Comment les tarifs ont-ils été définis? Quels accords ont-ils été conclus avec la SNCB?

Quand le projet sera-t-il évalué et selon quels critères? Y a-t-il des objectifs chiffrés en matière de taux d'occupation? Quand décidera-t-on de l'avenir du projet? Y aura-t-il une liaison permanente entre Ostende/Bruges et Lille? Ne convient-il pas, dans ce cas, de prévoir une correspondance plus aisée avec le TGV vers Paris et avec l'Eurostar?

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Ces deux derniers mois, la SNCB n'a pas ménagé ses efforts pour faire connaître la liaison entre Lille et Bruges / Ostende. Une campagne de promotion a été menée par le biais du site web, d'affiches apposées dans les gares de Bruges et d'Ostende, d'un communiqué de presse et d'avis publiés dans les journaux *Métro* et *20 Minutes*. En collaboration avec la SNCF, un voyage de presse a été organisé et des affiches et des dépliants ont été diffusés dans la région du Nord-Pas-de-Calais.

La liaison Lille – Bruges / Ostende s'inscrit dans le cadre du projet 'Trafic transfrontalier' de la SNCB. Le contrat de gestion ne prévoyait les modifications du trajet qu'à partir de septembre mais à la demande du secteur touristique, il a été décidé de mettre des trains en circulation dès l'été. Des négociations devant encore être menées avec la SNCF, l'offre définitive n'a été rendue publique que tardivement.

Les horaires ont été fixés sur la base de l'offre de sillons libres. La marge de manœuvre est principalement limitée à Lille-Flandres, où il est impossible de déplacer les trains d'une demi-heure. De ce fait, la correspondance du vendredi soir avec

moeten zijn, is evident. In de praktijk blijkt dat echter niet altijd zo te zijn. Wie vanuit het Verenigd Koninkrijk of Frankrijk met de trein naar Brugge wil, moet via Brussel gaan. Daarom is de NMBS nu gestart met een proefproject: van mei tot september worden er in het weekend treinen ingelegd tussen Rijsel en Brugge/ Oostende.

Welke promotie werd voor dit proefproject gevoerd? De NMBS besliste pas in februari om met het project te starten, waardoor er pas begin mei kijk was op de prijszetting, te laat voor de toeristische sector om nog te kunnen inhaken op het aanbod. Waarom werd het proefproject zo laat gestart? Hoe werd de uurregeling bepaald? De aansluiting met de Eurostar kan immers niet optimaal worden genoemd. Hoe werden de prijzen bepaald? Welke afspraken werden er gemaakt met de SNCF?

Wanneer en volgens welke normen wordt het project geëvalueerd? Zijn er streefcijfers voor de bezettinggraad? Wanneer wordt er beslist over de toekomst van het project? Komt er een permanente verbinding tussen Oostende/ Brugge en Rijsel? Moet er dan niet in een vlottere aansluiting met de HST naar Parijs en met de Eurostar worden voorzien?

08.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Deze en vorige maand heeft de NMBS behoorlijk wat inspanningen geleverd om de verbinding tussen Rijsel en Brugge/ Oostende bekend te maken. Er werd promotie gemaakt via de website, via affiches in de stations van Brugge en Oostende, via een persbericht en via berichten in de kranten *Metro* en *20 Minutes*. Samen met de SNCF is er een persreis georganiseerd en werden er affiches en leaflets gemaakt voor de regio Nord – Pas de Calais.

De verbinding Rijsel – Brugge/ Oostende komt er binnen het project 'Grensoverschrijdend verkeer' van de NMBS. Het beheerscontract voorzag pas in de trajectwijzingen vanaf september, maar op verzoek van de toeristische sector werd beslist om al vanaf deze zomer treinen in te leggen. Omdat er nog moest worden onderhandeld met de SNCF, was het definitieve aanbod pas laat bekend.

De dienstregeling is bepaald door het aanbod van vrije paden. Vooral in Lille-Flandres is er heel weinig bewegingsruimte: de treinen een half uur verschuiven is niet mogelijk. De aansluiting met de

l'Eurostar n'est effectivement pas idéale, contrairement à celle du samedi matin.

Le prix du tarif promotionnel est basé sur la structure tarifaire existante et est comparable au prix d'un billet week-end international. Un tarif distinct est prévu pour les tour-opérateurs.

La SNCB ne cible pas uniquement le tourisme d'un jour. Des trains seront donc également mis en service le vendredi soir.

Il sera procédé à une évaluation à l'issue de la saison estivale. Aucune norme spécifique n'a été définie car le succès des trains touristiques dépend dans une large mesure des conditions atmosphériques. La décision de remettre ces trains en service sera prise à la lumière de l'offre des autres trains touristiques, à la fin de l'année. Des comptages seront effectués sur le trajet et l'on tendra vers un taux d'occupation de 60 % en vue de la couverture des frais d'exploitation.

Les services commerciaux de la SNCF devaient informer leurs vendeurs de la promotion et la SNCB a elle-même informé ses services de vente.

Le premier test sera déterminant dans la décision de créer ou non une ligne permanente. La mise en place de liaisons aisées avec le TGV et Eurostar ne constitue pas l'objectif majeur : c'est le marché du Nord Pas-de-Calais qui est visé en l'espèce. Il existe du reste à Bruxelles de bonnes liaisons avec Thalys et Eurostar et des prix *all in* sont proposés dans chaque gare belge. Lors de l'évaluation, il sera également tenu compte de la publicité accrue à laquelle le secteur touristique se livrera dans les prochaines années.

08.03 Patrick De Groote (N-VA) : Certes, des efforts ont été fournis mais le secrétaire d'État reconnaît lui-même qu'ils l'ont été tardivement. Le fait qu'on n'ait pas attendu l'année prochaine est un point positif. Lorsqu'on procédera à l'évaluation de cette liaison, il faudra tenir compte des conditions de son démarrage, qui n'ont pas été idéales, tant s'en faut. Lors de la présentation de cette nouvelle liaison ferroviaire, les personnes présentes ont bien dû constater, entre autres, qu'il n'y avait à Lille ni dépliants ni affiches. La SNCB n'a donc pas rempli convenablement sa mission de promotion et de communication. Je plaide personnellement en faveur d'une liaison quotidienne et permanente entre Lille et Bruges/Ostende. À cet égard, le secrétaire d'État doit assumer ses responsabilités. Il faudrait peut-être allonger sensiblement la

Eurostar op vrijdagavond is daardoor inderdaad niet ideaal, maar die van zaterdagochtend is dat dan weer wel.

De prijs van het promotarief is gebaseerd op de bestaande tariefstructuur en is vergelijkbaar met de prijs van een internationaal weekendbiljet. Voor touroperators werd een apart tarief bedacht.

De NMBS mikt niet alleen op dagtoerisme. Vandaar dat er ook treinen op vrijdagavond worden ingelegd.

De evaluatie volgt na afloop van de zomerperiode. Er worden geen specifieke normen gehanteerd, want het succes van een toeristentrein hangt sterk af van het weer. Of men deze treinen opnieuw inzet bepaalt men samen met het aanbod van de andere toeristentreinen op het einde van het jaar. Men zal tellingen uitvoeren op het traject en er wordt gestreefd naar een bezettingsgraad van 60 procent voor de dekking van de exploitatiekosten.

De commerciële diensten van de SNCF zouden hun verkoops personeel op de hoogte brengen van de promotie en de NMBS lichtte haar verkoops personeel in.

Een permanente verbinding hangt af van de resultaten van de eerste test. Vlotte verbindingen met HST en Eurostar zijn niet het eerste doel; Nord-Pas-de-Calais is de markt die beoogd wordt. Er zijn trouwens voor Thalys en Eurostar vlotte aansluitingen in Brussel en men heeft *all in* prijzen vanuit elk Belgisch station. Bij de evaluatie zal men er ook rekening mee houden dat de toeristische sector de komende jaren meer reclame zal kunnen maken.

08.03 Patrick De Groote (N-VA): Er gebeurden inderdaad inspanningen, maar de staatssecretaris erkent ook dat die er laat kwamen. Het is positief dat men niet heeft gewacht tot volgend jaar. Men moet bij de evaluatie rekening houden met de gebrekkige start. De aanwezigen moesten bij de voorstelling van de nieuwe treinverbinding onder meer vaststellen dat er in Rijsel folders noch affiches waren. De NMBS is tekortgeschoten in haar promotie- en communicatietaak. Ik pleit voor een dagelijkse en permanente verbinding tussen Rijsel en Brugge/Oostende. De staatssecretaris heeft hier een verantwoordelijkheid. Misschien moet men de evaluatieperiode een hele tijd opschuiven. Volgens sommigen is het proefproject enkel een zoethoudertje, want alles zou bij het oude blijven. Bij de NMBS heeft men immers het

période d'évaluation. D'aucuns considèrent que ce projet-pilote n'est qu'un moyen d'apaiser les esprits car – pensent-ils – rien ne changera. Car à la SNCB, on préfère que tout passe par Bruxelles. J'espère que le secrétaire d'État assumera ses responsabilités.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Camille Dieu au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les nouvelles heures d'ouverture des bureaux de poste à partir du 6 juin 2006 dans la région de Mons-Borinage" (n° 11988)

09.01 Camille Dieu (PS): Ma question porte plus particulièrement sur les nouvelles heures d'ouverture des bureaux de poste dans la région de Mons-Borinage. Celles-ci ont été mises en place après qu'une enquête de Tests-Achats a qualifié de médiocre la qualité des services offerts.

L'extension des heures d'ouverture le soir et le samedi matin correspond à un souhait du public. Mais si l'on regarde le nombre total d'heures d'ouverture, nous sortons perdants de cette réforme. Le discours de La Poste est démagogique. Ce qui est donné d'une main est repris de l'autre.

Malgré la promesse faite de ne pas toucher aux bureaux de poste, ceux-ci sont affectés de manière peu correcte. Je souhaiterais obtenir des explications.

09.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en français*) : L'objectif est d'améliorer l'accessibilité des services de La Poste en se basant sur une offre structurée en étoile et en ouvrant les bureaux de poste à des moments qui correspondent mieux aux besoins des clients, besoins confirmés par l'enquête de Test-Achats.

Au sein des différentes zones étoiles, certains bureaux voient leurs heures d'ouverture étendues. En contrepartie, d'autres voient leurs heures d'ouverture réduites sans pour autant que leur présence soit remise en cause. Au sein de certaines zones, on note une diminution globale des heures d'ouverture. L'ouverture progressive de points Poste doit contribuer à une augmentation du nombre total d'heures d'ouverture.

09.03 Camille Dieu (PS): Vous venez de répéter ce que je vous ai dit. Nous ne sommes pas globalement mieux servis au sein de cette structure

liefst dat alles via Brussel passeert. Ik hoop dat de staatssecretaris zijn verantwoordelijkheid opneemt.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de nieuwe openingsuren van de postkantoren vanaf 6 juni 2006 in de streek van Bergen-Borinage" (nr. 11988)

09.01 Camille Dieu (PS): Mijn vraag betreft de nieuwe openingsuren van de postkantoren in de regio Bergen-Borinage. Die werden ingevoerd nadat de kwaliteit van de aangeboden diensten in een onderzoek van Test-Aankoop als middelmatig was bestempeld.

Met de uitbreiding van de openingsuren 's avonds en op zaterdagochtend wordt aan een verzuchting van de klanten tegemoetgekomen. Als men echter het totale aantal uren beschouwt, haalt men als klant geen voordeel uit deze hervorming. De Post voert een demagogisch discours. Ze geeft iets met de ene hand en neemt het met de andere terug.

Ondanks eerdere beloften om niet aan het postkantoor te raken, doet men dat toch, en op weinig correcte wijze. Kan u hier tekst en uitleg bij geven?

09.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Bedoeling is de diensten van De Post toegankelijker te maken. Het retailnetwerk wordt geconfigureerd in "sterren", en de openingsuren van de postkantoren moeten zo goed mogelijk afgestemd zijn op de behoefte van de klant, zoals bevestigd wordt door de enquête van Test-Aankoop.

Binnen elke "ster" worden de openingsuren van sommige postkantoren uitgebreid en van andere ingekrompen, zonder dat die laatste categorie postkantoren daarom met sluiting bedreigd wordt. In sommige "sterren" worden de openingsuren in globo ingeperkt. Geleidelijk aan zullen er echter ook meer PostPunten opengaan, waardoor de openingstijden alles bij elkaar verruimd zullen worden.

09.03 Camille Dieu (PS): U herhaalt gewoon wat ik u al zei. De dienstverlening wordt er in globo niet beter op in die sterstructuur. De Post moet bij de

en étoile. Il conviendrait de tenir compte du caractère rural des zones pour organiser leur desserte. Certains villages-dortoirs comprennent beaucoup de personnes âgées ou de gens qui travaillent à l'extérieur.

Vous me dites que des points Poste seront ouverts. Pour ma part, à terme, il s'agira d'une privatisation. En tant que défenderesse du service public et habitant une zone rurale, vous ne m'empêcherez pas de penser que nous ne sommes pas du tout bien servis aujourd'hui.

L'incident est clos.

10 Ordre du jour

Le **président**: La question n°11991 de Mme Dominique Tilmans est reportée et la question n°12044 de Mme Annemie Turtelboom est transformée en question écrite.

11 Question de M. Bart Laeremans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la convivialité dont fait preuve la SNCB envers les utilisateurs de fauteuils roulants" (n° 12067)

11.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Malgré l'avertissement préalable selon lequel un groupe d'élèves d'école primaire comprenant un élève en chaise roulante embarquerait à bord du train en gare de Vilvorde, aucun agent de la SNCB n'était présent pour apporter son aide. Un article paru dans la presse révèle que le chef de gare s'est montré désagréable vis-à-vis de ce groupe et de l'élève en question. Il aurait déclaré que les chaises roulantes sont interdites dans la gare.

Comment le secrétaire d'État explique-t-il le comportement désobligeant du personnel de la SNCB ? Est-il exact que les utilisateurs de chaise roulante ne sont en principe pas les bienvenus à la gare de Vilvorde ? Est-ce également le cas dans d'autres gares ? Existe-t-il une réglementation spécifique en la matière ? Quand le plan de rénovation de la gare de Vilvorde sera-t-il finalement exécuté ? Veillera-t-on à une meilleure accessibilité des quais aux personnes conduisant des voitures d'enfant et aux utilisateurs de chaise roulante ?

11.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le 1^{er} juin 2006, une réservation de groupe a été communiquée et concernait quatre adultes, 70 enfants et un utilisateur de chaise

organisation van haar dienstverlening ook rekening houden met het landelijke karakter van bepaalde regio's. In sommige slaapdorpen wonen veel bejaarden of mensen die buitenshuis werken.

U zegt me dat er PostPunten zullen worden geopend. Volgens mij wordt er op termijn gewoon een privatisering doorgevoerd. U kan mij, een pleitbezorger van de openbare dienst en een plattelandsbewoner, er niet van afbrengen dat de dienstverlening erop achteruitgaat.

Het incident is gesloten.

10 Regeling van de werkzaamheden

De **voorzitter**: Vraag nr 11991 van mevrouw Dominique Tilmans wordt uitgesteld en vraag nr. 12044 van mevrouw Annemie Turtelboom wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

11 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de klantvriendelijkheid van de NMBS ten aanzien van rolstoelgebruikers" (nr. 12067)

11.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ondanks de aankondiging vooraf dat een lagere school met een jonge rolstoelgebruiker in Vilvoorde de trein zou nemen, stond niemand van het NMBS-personeel klaar om een handje te helpen. Volgens een krantenbericht gedroeg de stationschef zich onvriendelijk tegenover deze school en de leerling in kwestie. Hij zou verklaard hebben dat rolstoelen in het station verboden zijn.

Hoe verklaart de Staatssecretaris het onbehelpzame gedrag van het NMBS-personeel? Klopt het dat rolstoelgebruikers in principe niet welkom zijn in het station van Vilvoorde? Is dit in andere stations eveneens het geval? Bestaat er specifieke reglementering ter zake? Wanneer zal het renovatieplan voor het station van Vilvoorde eindelijk worden uitgevoerd? Zal er gezorgd worden voor een betere toegankelijkheid van de perrons voor mensen met kinderwagens en voor rolstoelgebruikers?

11.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Op 1 juni 2006 werd er een groepsreservering doorgegeven voor vier volwassenen, 70 kinderen en één rolstoelgebruiker.

roulante. La réservation ne précisait pas s'il s'agissait d'une chaise roulante pliante ou non. Pour le trajet aller, trois employés se trouvaient là par hasard et ont dès lors porté la chaise roulante et le garçon handicapé dans les escaliers. Il s'agissait d'une solution improvisée qui n'est en fait pas autorisée par le règlement. Pour le trajet retour, seul le sous-chef de gare était présent et ne pouvait bien entendu pas garantir le même service. Lors de la discussion qui a suivi, le sous-chef de gare s'est maladroitement défendu en affirmant que l'accès à la gare était en fait interdit aux utilisateurs de chaise roulante. Il voulait bien sûr dire que la gare n'était pas adaptée aux utilisateurs de chaise roulante.

La SNCB tirera en tout cas les enseignements de ce regrettable incident et sera plus attentive, lors de réservations concernant des personnes handicapées, au matériel en question et au personnel dont la présence est requise.

La gare de Vilvorde est déjà rénovée et a été rendue entièrement accessible aux utilisateurs de fauteuils roulants. Dans une phase ultérieure, les passages souterrains et les quais seront aussi équipés d'ascenseurs et de rampes d'accès, ainsi que de bandes tactiles pour les aveugles et les malvoyants. Les travaux, d'une durée estimée de trois ans environ, seront entamés début 2008.

11.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Je me réjouis que la SNCB ait tiré les enseignements de cet incident et des perspectives d'avenir pour la gare de Vilvorde. Malheureusement, les travaux débiteront seulement en 2008 et dureront encore trois ans. Nous espérons que le secrétaire d'État pourra encore avancer un peu cet échéancier.

L'incident est clos.

12 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les contrats d'expérience professionnelle à La Poste" (n° 12077)

12.01 Guido De Padt (VLD) : Selon le SLFP, les contrats d'expérience professionnelle (CEP) poseraient de gros problèmes à La Poste. Ces contrats devraient normalement porter sur l'acquisition d'une expérience de six mois, une formation, une mise au travail à part entière pendant six mois et un accompagnement de six

Bij de reservering werd niet gespecificeerd of het om een vaste rolstoel of een opvouwbaar model ging. Bij de heenreis waren er toevallig drie bedienden aanwezig die de rolstoel en de gehandicapte man de trappen op hebben gedragen. Het ging om een geïmproviseerde oplossing die eigenlijk reglementair niet toegestaan is. Bij de terugreis echter was enkel de onderstationschef aanwezig en uiteraard kon die niet dezelfde service bieden. Tijdens de daaropvolgende discussie verdedigde de onderstationschef zich met het onhandige argument dat de toegang tot het station eigenlijk verboden was voor rolstoelgebruikers. Uiteraard bedoelde hij dat het station niet aangepast was voor rolstoelgebruikers.

De NMBS trekt alleszins lessen uit dit spijtige voorval en zal bij reserveringen met gehandicapten beter nakijken over welk materiaal het gaat en welk personeel evenwel aanwezig moet zijn.

Het stationsgebouw van Vilvoorde is reeds gerestaureerd en volledig toegankelijk gemaakt voor rolstoelgebruikers. In een verdere fase zullen ook de onderdoorgangen en perrons uitgerust worden met liften en hellende vlakken, alsook met stroken voor blinden en slechtzienden. De werken zullen begin 2008 van start gaan en zullen naar schatting een kleine drie jaar duren.

11.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Het is positief dat de NMBS lessen heeft getrokken uit dit voorval en dat er een toekomstperspectief is voor het station van Vilvoorde. Het is alleen jammer dat de werken pas in 2008 zullen starten en dan nog drie jaar zullen aanslepen. Wij hopen dat de staatssecretaris deze timing nog wat naar voren kan schuiven.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de contracten Beroepservaringsovereenkomst bij De Post" (nr. 12077)

12.01 Guido De Padt (VLD): Volgens het VSOA zijn er grote problemen met de beroepservaringsovereenkomsten (BEO's) bij De Post. Normaal zou het bij deze contracten gaan om zes maanden ervaring opdoen en opleiding krijgen, zes maanden volwaardig ingezet worden en zes maanden begeleid zoeken naar een andere job. In

mois dans la recherche d'un nouvel emploi. Dans la réalité, la formation ne représente pas grand-chose et les intéressés doivent pouvoir être mis au travail le plus rapidement possible. Dans le même temps, on suscite chez eux de vains espoirs concernant la prolongation de leur contrat, cependant que l'accompagnement dans la recherche d'un autre emploi laisse à désirer.

Combien de personnes ont été recrutées ces dernières années sur la base d'un contrat CEP ? Combien de jeunes travailleurs se sont vu proposer une prolongation de leur contrat et sur quelle base cette prolongation a-t-elle été décidée ? Que suppose l'accompagnement dans la recherche d'un nouvel emploi ? Combien de jeunes travailleurs ont trouvé un nouvel emploi à l'issue de leur période de travail à La Poste ? Ce système va-t-il être étendu ou va-t-il plutôt être adapté ? La Poste ne pourrait-elle garder à son service les jeunes dûment formés, éventuellement après une évaluation ? Un contrat CEP qui expire est-il toujours remplacé par un autre contrat CEP ?

12.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Actuellement, 1 650 équivalents temps plein travaillent sous statut CEP à La Poste, dont 1 500 à la distribution du courrier et 120 au tri du courrier.

Il est encore trop tôt pour dire combien de personnes ont obtenu une prolongation de contrat, vu que la première période de dix-huit mois ne se termine qu'en juin 2006. De ce fait, il est également trop tôt pour dire combien de jeunes ont trouvé un nouvel emploi peu après leur période de travail au sein de La Poste.

Fin mai, La Poste a dressé le bilan de la formule des contrats d'expérience professionnelle. Avant l'expiration d'un tel contrat, les jeunes doivent suivre un ou plusieurs programmes de formation qui les préparent à un nouvel emploi chez un autre employeur. À l'heure actuelle, ils peuvent déjà être embauchés par La Poste après avoir accompli cette période. S'il existe un besoin opérationnel, les contrats d'expérience professionnelle non prolongés sont d'ailleurs toujours remplacés par de nouveaux contrats du même type.

L'incident est clos.

13 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes au bureau de poste de Bruxelles 8" (n° 12132)

de réalité wordt er nauwelijks opleiding gegeven en worden de betrokkenen zo snel mogelijk aan het werk gezet. Ondertussen wordt hen valse hoop gegeven betreffende de verlenging van hun contract en loopt de begeleiding bij het zoeken naar een nieuwe job meer dan mank.

Hoeveel personen werden er de voorbije jaren op basis van BEO-contracten aangeworven? Hoeveel jonge werknemers kregen een verlenging van hun contract en op welke basis werd tot die verlenging beslist? Wat houdt de begeleiding naar het zoeken van een nieuwe job juist in? Hoeveel jonge werknemers vonden meteen na hun werkperiode bij De Post een nieuwe job? Zal dit systeem nog uitgebreid worden of zal het eerder worden aangepast? Bestaat er geen mogelijkheid om de goed opgeleide jongeren, eventueel na een evaluatie, bij De Post in dienst te houden? Wordt een BEO-contract dat ten einde loopt, steeds vervangen door een nieuw BEO-contract?

12.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Momenteel werken er 1 650 voltijdse equivalenten in een BEO-statuuut bij De Post, waarvan 1 500 bij Mail Distributie en 120 bij Mail Sorting.

Het is nog te vroeg om te kunnen zeggen hoeveel personen een verlenging van hun contract hebben gekregen omdat de eerste periode van achttien maanden pas in juni 2006 afloopt. Het is dus ook nog te vroeg om te kunnen zeggen hoeveel jongeren kort na hun werkperiode bij de Post een nieuwe job vonden.

Einde mei heeft De Post een eerste balans opgemaakt van de BEO-formule. Voor de beëindiging van een BEO-contract moeten de betrokkenen één of meer opleidingsprogramma's doorlopen die hen voorbereiden op een nieuwe job buiten De Post. Momenteel bestaat reeds de mogelijkheid om jongeren na deze periode aan te nemen bij De Post. Wanneer er een operationele noodzaak is worden de BEO-contracten die niet verlengd worden, trouwens steeds vervangen door een nieuw BEO-contract.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de problemen in postkantoor Brussel 8" (nr. 12132)

13.01 Roel Deseyn (CD&V) : Depuis plusieurs années déjà, les travailleurs du bureau de poste de Bruxelles 8, à Koekelberg, se plaignent de leurs conditions de travail et réclament, entre autres, un système de climatisation. Il apparaît aujourd'hui que l'installation d'un tel système est impossible en raison de la présence d'amiante dans les murs. Est-ce exact ? L'amiante n'est-il pas nocif pour les travailleurs concernés ? Quelles mesures peut-on envisager de prendre ? La Poste dispose-t-elle d'une liste d'immeubles dans lesquels de l'amiante a été utilisé ? Cette liste peut-elle être transmise à la commission ?

13.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : À Koekelberg, le plâtre de la salle des facteurs comporte effectivement des fibres d'amiante. Le bureau de poste dispose d'une installation de ventilation artificielle à pulsion et extraction. Une ventilation suffisante fait partie des obligations légales, mais non le conditionnement d'air. Il a été constaté l'an dernier que le système actuel doit être remplacé et il en sera ainsi. Toutefois, la santé des travailleurs n'est aucunement menacée. Le système de ventilation se trouve dans un local distinct, qui ne comporte pas d'amiante. Par ailleurs, le plâtre de la salle des facteurs est en bon état. La Poste prendra les mesures de sécurité requises lorsque les travaux porteront sur les bouches d'extraction et de pulsion. Une offre de prix a déjà été demandée et une firme spécialisée procédera aux travaux au cours des semaines à venir. L'inventaire relatif à l'amiante sera transmis à la firme en question.

La Poste dispose effectivement de plusieurs immeubles où la présence d'amiante a été constatée. Elle possède donc un inventaire d'amiante et un plan de gestion qui est adapté chaque année pour assurer le suivi de la situation.

13.03 Roel Deseyn (CD&V) : Nous nous réjouissons d'apprendre que les installations seront adaptées. Il est en outre très intéressant de savoir que La Poste dispose d'un inventaire de l'amiante présent dans ses bâtiments. Pouvez-vous communiquer cette liste à la commission ?

13.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je vais faire examiner la demande.

L'incident est clos.

14 Question de Mme Magda De Meyer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques.

13.01 Roel Deseyn (CD&V) : De werknemers van het postkantoor Brussel 8 in Koekelberg klagen reeds jaren over de moeilijke werkomstandigheden en vragen met name al even lang naar airconditioning. Dat blijkt nu echter onmogelijk omdat er asbest in de muren zou zitten. Klopt dit bericht? Is het asbest niet schadelijk voor de betrokken werknemers? Wat voor maatregelen kunnen genomen worden? Beschikt De Post over een lijst met gebouwen waarin asbest werd gebruikt? Kan deze lijst bezorgd worden aan de commissie?

13.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : De bepleistering van de bestellerszaal in Koekelberg bevat inderdaad asbestvezels. Het postkantoor beschikt over een kunstmatige verluchtingsinstallatie met pulsie en extractie. Het is wettelijk verplicht om te zorgen voor voldoende ventilatie, ook al is airconditioning niet verplicht. Vorig jaar werd vastgesteld dat het huidige systeem aan vervanging toe is en dat zal ook gebeuren. Er is echter geen enkel gezondheidsrisico voor de werknemers. Het ventilatiesysteem staat in een apart lokaal dat geen asbest bevat. Daarbij is de bepleistering in de bestellerszaal in goede staat. Wanneer er gewerkt moet worden aan de pulsie- en extractiemonden in de bestellerszaal, zal De Post de nodige veiligheidsmaatregelen nemen. Er werd reeds een prijs offerte gevraagd en een gespecialiseerde firma zal de komende weken de werken uitvoeren. De asbestinventaris van het gebouw zal aan deze firma overhandigd worden.

De Post beschikt inderdaad over meerdere gebouwen waarvan de asbestinventaris positief is. De Post beschikt dus over een asbestinventaris en een beheersplan dat jaarlijks wordt aangepast om de toestand op te volgen.

13.03 Roel Deseyn (CD&V) : Het is positief dat de installatie aangepast zal worden. Daarbij is het zeer interessant dat De Post beschikt over een asbestinventaris voor haar gebouwen. Kan deze lijst aan de commissie overhandigd worden?

13.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : Dat zal ik laten nakijken.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven.

adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la durée d'un trajet en train direct Sint-Niklaas - Bruxelles" (n° 12145)

14.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Le seul train qui relie directement Sint-Niklaas et Bruxelles met environ septante minutes pour parcourir une distance de 59 kilomètres. Si l'on en croit les historiens, cette même liaison ferroviaire était plus rapide avant la seconde guerre mondiale. Et d'aucuns estiment qu'on pourrait effectuer ce trajet plus rapidement à vélomoteur. Les voyageurs qui doivent prendre une correspondance à Anvers ou Malines pour aller à Bruxelles mettent le même temps.

Les voyageurs ne sont pas seulement demandeurs d'une liaison plus rapide, ils réclament aussi un plus grand nombre de trains par heure vers Bruxelles et des voitures plus confortables, offrant des places assises en suffisance.

Il y a six mois, le secrétaire d'Etat a déclaré qu'il se pencherait sur ce problème. Des suggestions ont-elles entre-temps été émises pour réduire la durée du trajet ? Suivant quelles modalités les trains à étage qui ont été commandés seront-ils mis en service ? La fréquence des trains assurant la liaison entre Sint-Niklaas et Bruxelles pourra-t-elle être augmentée ?

14.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*) : La durée du trajet entre Saint-Nicolas et Bruxelles-Central varie actuellement entre soixante et soixante-sept minutes. Quatre trains par heure desservent la ligne Saint-Nicolas - Bruxelles.

Une réduction de la liaison directe n'est pas réalisable à court terme, parce que le train doit faire demi-tour à Termonde et assurer la correspondance avec les trains L de Malines et de Gand-Saint-Pierre.

Un planificateur d'itinéraire sur internet annonce une durée de 53 minutes pour ce trajet s'il est effectué en voiture. Pendant les heures de pointe, il convient évidemment de tenir compte des embouteillages en direction de Bruxelles et le trajet est quasiment aussi long en voiture qu'en train. Celui qui parcourt ce trajet plus rapidement en vélomoteur dépasse sans aucun doute la vitesse maximale autorisée.

Outre les quatre trains par heure en direction de Bruxelles, deux autres trains assurent également la

toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de duur van een rechtstreekse treinrit Sint-Niklaas - Brussel" (nr. 12145)

14.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit): De enige rechtstreekse trein tussen Sint-Niklaas en Brussel doet ongeveer zeventig minuten over een afstand van 59 kilometer. Volgens historici was diezelfde treinverbinding voor de Tweede Wereldoorlog sneller. Volgens sommige mensen kan men deze afstand sneller afleggen met een bromfiets. Reizigers die overstappen in Antwerpen of Mechelen om naar Brussel te rijden, doen even lang over het traject.

De reizigers vragen niet alleen een snellere verbinding, ze vragen ook meer treinen per uur naar Brussel en comfortabeler rijtuigen met voldoende zitplaatsen.

Een half jaar geleden zei de staatssecretaris dat hij deze problematiek zou bekijken. Zijn er inmiddels suggesties om de reisduur in te korten? Hoe zullen de bestelde dubbeldektreinen worden ingezet? Kan de frequentie van de verbinding tussen Sint-Niklaas worden opgetrokken?

14.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De reisduur tussen Sint-Niklaas en Brussel-Centraal bedraagt op dit ogenblik tussen de zestig en zevenenzestig minuten. De reiziger uit Sint-Niklaas kan vier treinen per uur nemen naar Brussel.

Op korte termijn is het niet mogelijk om de rechtstreekse verbinding in te korten, omdat de trein in Dendermonde moet keren en aansluiting moet verzekeren met de L-treinen van Mechelen en Gent-Sint-Pieters.

Een routeplanner op het internet geeft voor deze verplaatsing met de auto een reisduur van 53 minuten aan. Tijdens de spitsuren moet er uiteraard rekening gehouden worden met de files naar Brussel en duurt het traject met de wagen ongeveer even lang als met de trein. Wie dit traject met een bromfiets sneller aflegt, overtreedt zonder enige twijfel de toegelaten snelheidslimiet.

Naast vier treinen per uur naar Brussel, kan de

liaison Saint-Nicolas - Bruxelles entre 7 h et 8 h, par le biais d'une correspondance à Malines ou à Anvers-Berchem.

Pendant les heures de pointe, un train à double étage dessert la ligne Termonde - Bruxelles. Le soir, un train à double étage assure la liaison entre Bruxelles-Central et Termonde - Saint-Nicolas. Aucune planification n'a encore été établie pour la mise en circulation des nouveaux trains à double étage qui ont été commandés.

14.03 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Le ministre nie le problème. Je regrette qu'aucun effort ne soit fait pour rendre les déplacements en train plus attractifs pour les habitants du pays de Waas, d'autant plus que la N16 est saturée.

L'incident est clos.

15 Ordre des travaux

Le **président**: Les questions n°s 12156, 12162, 12166 et 12169 de M. Deseyn sont transformées en questions écrites.

16 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'éventuelle cotation en bourse de La Poste" (n° 12157)

16.01 Roel Deseyn (CD&V): Selon certaines sources, La Poste préparerait son introduction en Bourse.

L'introduction en bourse a-t-elle récemment fait l'objet de pourparlers entre La Poste et les partenaires? Quelles pistes a-t-on explorées, et quel calendrier a-t-on proposé? A-t-on mûrement pesé le pour et le contre d'une introduction en bourse? Combien de temps la préparation d'une introduction en bourse requiert-elle? À quel stade en est-on? Quelle est la position du gouvernement et du secrétaire d'État par rapport à une éventuelle introduction en bourse?

16.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il n'y a pas eu de discussions récemment sur une introduction en bourse. L'accord de partenariat autorise une cotation en bourse à concurrence de 25% après trois ans, soit en 2009. Les questions de M. Deseyn sont prématurées.

16.03 Roel Deseyn (CD&V): Il n'empêche que nous devons être extrêmement vigilants. La

reiziger uit Sint-Niklaas tussen 7.00 uur en 8.00 uur ook via een overstap in Mechelen of Antwerpen-Berchem gebruik maken van twee andere treinen naar Brussel.

Tijdens de piekuren rijdt er een dubbeldektrein vanuit Dendermonde naar Brussel. 's Avonds rijdt er een dubbeldektrein vanuit Brussel-Centraal naar Dendermonde-Sint-Niklaas. Er is nog geen planning gemaakt over de inzet van de bestelde nieuwe dubbeldektreinen.

14.03 Magda De Meyer (sp.a-spirit): De staatssecretaris ontkent de problematiek. Ik betreur het dat het reizen met de trein niet aantrekkelijker wordt gemaakt voor de inwoners van het Waasland, zeker omdat de N16 al overbelast is.

Het incident is gesloten.

15 Regeling van de werkzaamheden

De **voorzitter**: De vragen nrs. 12156, 12162, 12166 en 12169 van de heer Deseyn worden omgezet in schriftelijke vragen.

16 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de mogelijke beursgang van De Post" (nr. 12157)

16.01 Roel Deseyn (CD&V): Volgens bepaalde bronnen werkt De Post aan een beursgang.

Zijn er over de beursgang recent gesprekken gevoerd tussen De Post en de partners? Welke denksporen en welke timing zijn daarbij aan bod gekomen? Heeft men de voor- en nadelen van een beursgang afgewogen? Hoeveel tijd vraagt de voorbereiding van een beursgang? In welk stadium zit men momenteel? Wat is de houding van de regering en van de staatssecretaris ten aanzien van een mogelijke beursgang?

16.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Er zijn geen recente gesprekken over een beursgang geweest. Volgens het partnerschapsakkoord is een beursintroduktie mogelijk voor 25 procent na drie jaar, dus in 2009. De vragen van de heer Deseyn zijn dus voorbarig.

16.03 Roel Deseyn (CD&V): Toch moeten we bijzonder alert zijn. Kan de commissie ingelicht

commission pourra-t-elle être informée dès qu'une introduction en bourse serait envisagée ?

worden zodra een beursgang overwogen wordt?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les mesures en faveur des plus de 50 ans à La Poste" (n° 12161)

17 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de maatregelen voor 50-plussers bij De Post" (nr. 12161)

17.01 Roel Deseyn (CD&V) : Le gouvernement s'est formellement engagé, dans l'accord de gouvernement, à préserver le rôle social du facteur. Sur son site internet, le secrétaire d'État rappelle cet engagement. Selon lui, il doit être possible pour les facteurs de plus de cinquante ans d'obtenir un petit quart d'heure de temps de récupération pour parler aux clients ou boire une tasse de café avec eux.

17.01 Roel Deseyn (CD&V): In het regeerakkoord engageerde de regering zich uitdrukkelijk om de sociale rol van de postbode te vrijwaren. Op zijn website herhaalt de staatssecretaris dit engagement. Volgens hem moet het mogelijk zijn dat postbodes die ouder zijn dan vijftig, een kwartiertje recuperatietijd krijgen om te praten met de cliënten of om samen een kopje koffie te drinken.

Quelles mesures concrètes ont-elles été prises depuis cette déclaration d'intention ? Quelles mesures sont-elles envisagées ? De nouvelles mesures sont-elles également prévues pour le personnel de plus de 50 ans qui travaille au guichet ou dans les centres de tri ? Comment se déroule la concertation entre La Poste et les syndicats à propos de tout ceci ? Le secrétaire d'État est-il prêt à dégager davantage de moyens pour ces mesures ?

Welke concrete maatregelen zijn er doorgevoerd sinds deze intentieverklaring? Welke maatregelen worden er overwogen? Zijn er ook nieuwe maatregelen voor de 50-plussers die werken als loketbediende of in de sorteercentra? Hoe verloopt het overleg tussen De Post en de vakbonden over dit alles? Is de staatssecretaris bereid om extra geld te investeren in die maatregelen?

17.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 784 de M. Deseyn.

17.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Ik wil verwijzen naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 784 van de heer Deseyn.

Une concertation est menée avec les syndicats sur la base des suggestions que j'ai formulées pour le personnel de plus de 50 ans au sein de La Poste. Les syndicats préfèrent mener les négociations dans un cadre plus large. La Poste a vérifié quelles formules attirent le plus les membres du personnel.

Op basis van de door mij geformuleerde suggesties in verband met 50-plussers bij De Post werd er overlegd met de vakbonden. Die verkiezen het om de gesprekken in een ruimer kader te voeren. De Post ging na welke formules de grootste aantrekkingskracht uitoefenen op de personeelsleden.

En septembre, La Poste lancera des projets pilotes relatifs aux *self-managementteams*. Les membres de ces équipes peuvent organiser le travail eux-mêmes. Cette solution permet de tenir compte de la situation spécifique de chaque bureau, de l'âge des facteurs, etc. Les facteurs âgés ou moins mobiles peuvent ainsi être chargés de missions moins lourdes et peuvent se concentrer sur l'aspect social de leur travail. Nous sommes d'accord pour dire que le rôle social du facteur est inhérent à son travail.

In september wil De Post starten met testprojecten rond de zogenaamde *self-managementteams*. De leden van zo een team kunnen het werk zelf organiseren. Daarbij kan rekening gehouden worden met de specifieke situatie van elk kantoor, de leeftijd van de postbodes en zo meer. Oudere of minder mobiele postbodes kunnen dan belast worden met lichtere taken en kunnen zich concentreren op het sociale aspect van de job. We zijn het met elkaar eens dat de sociale rol van de postbode inherent is aan de job.

17.03 Roel Deseyn (CD&V) : Le secrétaire d'État évoque les formules les plus attrayantes pour le personnel. Si l'on donne aux facteurs la possibilité de jouer leur rôle social, il importe de faire en sorte que ce soient en premier lieu les clients de La Poste qui en bénéficient. Au demeurant, la concertation entre La Poste et les syndicats progresse peu. Il faudrait rédiger une convention minimale pour les *self-management teams* de façon à éviter que de trop grandes disparités n'apparaissent entre les différents *teams*.

L'incident est clos.

18 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les frais de consultance à La Poste" (n° 12165)

18.01 Roel Deseyn (CD&V) : Il ressort de la réponse à une question écrite qu'en 2004, La Poste a dépensé quelque 24 millions d'euros en frais de consultance. Ces montants fluctuent très largement. À combien s'élèvent au total les frais de consultance pour 2005 ? Le secrétaire d'État peut-il me fournir les chiffres distincts pour chaque département ?

J'ai appris que l'un des consultants auxquels La Poste a fait appel ne serait autre que M. Holsters, celui-là même qui avait démissionné du comité de direction il y a quelques mois pour partir à la retraite. Pourquoi admet-on quelqu'un à la retraite pour le réengager ensuite comme consultant ? D'autres personnes admises à la retraite travaillent-elles comme consultant à La Poste ?

18.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en néerlandais) : Le rapport de 2005 mentionne les frais de consultance qui ont augmenté parce que l'*insourcing* de l'expertise informatique s'est avéré plus coûteux que prévu. Les frais de consultance pour la gestion du personnel et la réorganisation sont restreints.

M. Carl Holsters a été admis à la pension le 1^{er} avril 2006 mais, en raison de ses longues années d'expérience dans le domaine des assurances bancaires, on lui a demandé de rester président du conseil d'administration de la Banque de La Poste. Les mandats de président et d'administrateur ne sont pas des mandats rémunérés. Il lui a été demandé de rester disponible pendant, au maximum, une année pour donner des avis stratégiques spécifiques à son successeur au comité de direction. Il perçoit pour cela une

17.03 Roel Deseyn (CD&V) : De staatssecretaris heeft het over formules met de grootste aantrekkingskracht voor het personeel. Postbodes de mogelijkheid geven om hun sociale rol te vervullen, moet natuurlijk in de eerste plaats wel in het voordeel zijn van de klant. Het overleg tussen De Post en de vakbonden schiet trouwens niet erg op. Er moet een minimale conventie worden opgesteld voor de self-managementteams, zodat er geen al te grote discrepantie ontstaat tussen de verschillende teams.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de consultancykosten bij De Post" (nr. 12165)

18.01 Roel Deseyn (CD&V) : Uit het antwoord op een schriftelijke vraag bleek dat er in 2004 door De Post ongeveer 24 miljoen euro gespendeerd werd aan consultancykosten. Die bedragen fluctueren enorm. Hoeveel bedragen de totale consultancykosten in 2005? Kan de staatssecretaris dit bedrag opsplitsen over de diverse afdelingen?

Ik heb vernomen dat een van de consultants die De Post in dienst heeft genomen de heer Holsters zou zijn, die enkele maanden geleden ontslag genomen heeft uit het directiecomité om op pensioen te gaan. Waarom gaat er iemand op pensioen en wordt hij daarna als consultant opnieuw ingehuurd? Zijn er nog andere mensen die na hun pensioen aan de slag zijn gegaan als consultant bij De Post?

18.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands) : In het jaarverslag 2005 staan de kosten voor consultancy vermeld. De kosten stegen doordat de *insourcing* van informaticaexpertise duurder was dan werd verwacht. De consultancykosten voor personeelsbeleid en reorganisatie bleven beperkt.

De heer Carl Holsters ging op 1 april 2006 op pensioen, maar wegens zijn jarenlange ervaring inzake bankverzekeringen werd hij gevraagd om voorzitter te blijven van de raad van bestuur van de Bank van De Post. De mandaten van de voorzitter en de bestuurder zijn onbezoldigd. De heer Holsters werd gevraagd om gedurende maximaal één jaar beschikbaar te zijn om specifieke strategische adviezen te geven aan zijn opvolger in het directiecomité. Hij krijgt daarvoor een marktconforme vergoeding op basis van geleverde

indemnité conforme au marché et basée sur les prestations fournies.

La Poste communique qu'elle n'a demandé à personne d'autre de travailler pour elle comme consultant après son départ à la retraite.

18.03 Roel Deseyn (CD&V) : Nous devons rester informés de ces missions de consultance. En 2004, le ministre en fonction à l'époque, Johan Vande Lanotte, avait déclaré qu'un bon management entraîne une baisse des dépenses de consultance. Or, aujourd'hui, le budget de la consultance est en augmentation.

18.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en néerlandais) : S'il y a des surcoûts, c'est parce que La Poste a dû faire appel à beaucoup d'experts en informatique indépendants en raison d'un manque de candidats sur le marché du travail.

18.05 Roel Deseyn (CD&V) : Dans le tableau que j'ai reçu, on peut lire que les dépenses d'expertise informatique ont baissé. En revanche, les dépenses se sont accrues pour divers autres projets. Nous devons savoir très précisément quels projets bénéficient de l'intervention de consultants.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "une grève des trains le premier jour du festival Rock Werchter" (n° 12178)
- M. Dylan Casaer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la grève des trains prévue au cours du festival Rock Werchter" (n° 12183)

19.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Les administrations communales de Haacht et de Rotselaar ainsi que les organisateurs du festival Rock de Werchter espèrent, comme chaque année, que de nombreux festivaliers feront usage des transports en commun. L'organisation a conclu une convention avec la SNCB, dont coût 130 000 euros. De quels avantages bénéficieront en contrepartie les festivaliers, en dehors du billet d'entrée qui leur permet de voyager en train ? Des voitures supplémentaires vont-elles être mises en service ?

La grève du zèle annoncée pour le jour d'ouverture du festival pourrait entraîner de nombreuses

prestations.

De Post deelt mee dat er geen andere personen na hun pensioen werden aangetrokken als consultant.

18.03 Roel Deseyn (CD&V) : We moeten op de hoogte blijven van deze consultancyopdrachten. In 2004 zei toenmalig minister Vande Lanotte dat een goed management een daling van de consultancyuitgaven met zich meebrengt. Momenteel stijgt het consultancybudget echter.

18.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands) : De meerkosten worden verkaard doordat De Post de plannen veel informaticaexpertise moest inhuren wegens een tekort aan kandidaten op de arbeidsmarkt.

18.05 Roel Deseyn (CD&V) : In de tabel die ik kreeg, staat dat de kosten voor informaticaexpertise daalden. Voor verschillende andere projecten stegen zij. We moeten in het oog houden welke projecten worden ondersteund door consultants.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "een spoorstaking op de eerste dag van het festival Rock Werchter" (nr. 12178)
- de heer Dylan Casaer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de voorziene staking tijdens het festival Rock Werchter" (nr. 12183)

19.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : De gemeentebesturen van Haacht en Rotselaar en de organisatie van Rock Werchter hopen elk jaar dat veel festivalgangers gebruik maken van het openbaar vervoer. De organisatie sloot een overeenkomst af met de NMBS en betaalde daarvoor 130 000 euro. Wat staat daartegenover buiten een toegangsticket waarmee de concertgangers ook de trein kunnen gebruiken? Worden er extra rijtuigen ingelegd?

De aangekondigde stiptheidsactie op de openingsdag van het festival kan voor veel

difficultés. Une pétition diffusée sur internet pour dénoncer cette action a déjà réuni 6 671 signatures. Les grands syndicats ne participeront pas à l'action, dont les effets sont difficiles à prévoir. Le secrétaire d'État peut-il apporter des précisions à ce sujet ? Des compensations sont-elles envisageables puisque l'organisation a versé un montant important à la SNCB ?

19.02 Dylan Casaer (sp.a-spirit) : Le Syndicat Autonome des Conducteurs de Trains (SACT) a annoncé des grèves du zèle à partir du jeudi 29 juin. Quelle en sera l'incidence sur le trafic ferroviaire ? Quelles sont les autres options en cas de perturbation du trafic ferroviaire à destination de Werchter ? La SNCB a-t-elle conclu des accords avec De Lijn ? Quelle compensation prévoit-on pour les voyageurs qui ont acheté un ticket combinant un trajet en train et l'accès au festival ?

19.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le SACT a effectivement annoncé des grèves du zèle à partir du 29 juin. Le personnel devrait se conformer rigoureusement aux prescriptions et aux procédures. Cette organisation n'est pas reconnue comme syndicat par la SNCB. Les syndicats reconnus ont appelé leurs membres à ne pas participer à l'action.

L'action du SACT ne devrait pas se traduire par la suppression de trains. La SNCB ne peut encore prévoir de mesures à ce stade. Si des trains devaient néanmoins être supprimés, les mesures habituelles seront prises pour permettre aux usagers de poursuivre leur route.

19.04 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le secrétaire d'État n'a pas précisé si l'on peut s'attendre à des problèmes. L'apport financier considérable consenti par l'organisateur du festival ne justifie-t-il pas la mise en circulation de trains supplémentaires ?

19.05 Dylan Casaer (sp.a-spirit) : Le secrétaire d'État et la SNCB doivent prendre les mesures nécessaires afin de réduire les nuisances pour les voyageurs au strict minimum.

L'incident est clos.

20 Question de M. Dylan Casaer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les emplacements de stationnement à la gare de Haaltert" (n° 12184)

20.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit) : Il n'y a pas

problèmes. Une pétition diffusée sur internet pour dénoncer cette action a déjà réuni 6 671 signatures. Les grands syndicats ne participeront pas à l'action, dont les effets sont difficiles à prévoir. Le secrétaire d'État peut-il apporter des précisions à ce sujet ? Des compensations sont-elles envisageables puisque l'organisation a versé un montant important à la SNCB ?

19.02 Dylan Casaer (sp.a-spirit) : Het Autonoom Syndicaat van de Treinbestuurders (ASTB) kondigde stiptheidsacties aan vanaf donderdag 29 juni. Welke impact zal dat hebben op het treinverkeer? Welke alternatieven zijn er indien het treinverkeer naar Werchter wordt verstoord? Heeft de NMBS afspraken gemaakt met De Lijn? Welke compensatie zal er zijn voor reizigers die een combinatieticket kochten voor een treinreis en toegang tot het festival?

19.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : Het ASTB kondigde inderdaad aan vanaf 29 juni stiptheidsacties te zullen voeren, waarbij het personeel zich stipt zou houden aan de voorschriften en de procedures. Deze organisatie wordt door de NMBS niet als vakbond erkend. De erkende vakbonden roepen hun leden op om niet aan de actie deel te nemen.

De actie van het ASTB zou niet mogen leiden tot de afschaffing van treinen. De NMBS kan op dit moment nog geen maatregelen plannen. Indien er toch treinen worden afgeschaft, zullen de normale maatregelen worden genomen om reizigers toe te laten hun reis voort te zetten.

19.04 Jef Van den Bergh (CD&V) : De staatssecretaris maakt niet duidelijk of er problemen te verwachten zijn. Rechtvaardigt de grote financiële inbreng van de festivalorganisator niet het inleggen van bijkomende voertuigen?

19.05 Dylan Casaer (sp.a-spirit) : De staatssecretaris en de NMBS moeten het nodige doen om de hinder voor de reizigers tot een minimum te beperken.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "parkeerplaatsen aan het station te Haaltert" (nr. 12184)

20.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit) : Er is een tekort

assez de places de parking à la gare de Haaltert. De plus, quelques-unes de ces places de parking déjà si convoitées seront bientôt indisponibles en raison de travaux d'Aquafin. Une solution provisoire qui consistait à autoriser le stationnement sur un terrain vague a dû être abandonnée, car elle ne satisfaisait pas aux exigences en matière de permis.

Combien de places de parking et d'emplacements pour vélos la SNCB propose-t-elle aux voyageurs sur ses terrains à Haaltert ? Peut-on espérer qu'une solution interviendra pour le manque de places de parking durant les travaux réalisés par Aquafin ? Réfléchit-on à une solution structurelle ?

20.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Aux alentours immédiats de la gare, il y a 250 places de parking ainsi que 90 emplacements pour vélos sous abri. La commune de Haaltert est chargée de l'entretien et de la gestion des parkings. La SNCB n'est pas au courant des travaux programmés par Aquafin.

Une politique en matière de places de parking près des gares reste à définir dans le cadre du Réseau Express Régional (RER).

20.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit) : Si je comprends qu'on ne puisse improviser de solution dans des délais aussi courts, il me semble tout de même judicieux que la SNCB et la commune cherchent à résoudre de manière durable le problème engendré par la pénurie de places de stationnement.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le régime de compensations pour les retards" (n° 12185)

- M. David Lavaux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le système de compensation des retards" (n° 12194)

21.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : À la suite de longues discussions, un système de compensations entrera enfin en vigueur en septembre pour les retards de train. Ces mesures ont une belle valeur symbolique mais comment seront-elles réalisées concrètement ?

aan parkeerplaatsen aan het station van Haaltert. Door werken van Aquafin zullen er binnenkort bovendien enkele parkeerplaatsen onbeschikbaar zijn. Een tijdelijke oplossing op een stuk braakliggend terrein bleek niet te voldoen aan de vereisten inzake vergunningen.

Hoeveel parkeerplaatsen en fietsstallingen zijn er op het terrein van de NMBS in Haaltert beschikbaar voor reizigers? Kan er een oplossing worden gevonden voor het tekort aan parkeerplaatsen tijdens de werken die door Aquafin worden uitgevoerd? Wordt er gewerkt aan een structurele oplossing?

20.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): In de onmiddellijke omgeving van het station zijn er 250 parkeerplaatsen beschikbaar. Er zijn ook 90 overdekte fietsstallingen. De gemeente Haaltert is belast met het onderhoud en het beheer van de parkeerplaatsen. De NMBS is niet op de hoogte van de werken die zullen worden uitgevoerd door Aquafin.

In het kader van het Gewestelijk Expresnet (GEN) moet er nog een beleid worden bepaald voor parkeerplaatsen aan de stations.

20.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Ik begrijp dat men op korte tijd geen oplossing uit zijn mouw kan schudden, maar het lijkt me toch zinvol dat de NMBS samen met de gemeente naar een duurzame oplossing zoekt voor het tekort aan parkeerplaatsen.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de compensatieregeling voor vertragingen" (nr. 12185)

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de compensatieregeling voor vertragingen" (nr. 12194)

21.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Na lange discussies komt er in september eindelijk een compensatieregeling voor treinvertragingen. Mooi als symbool, maar hoe zal een en ander concreet worden gerealiseerd?

J'aurais aimé que le secrétaire d'État me fournisse un aperçu des retards sur les lignes Anvers-Bruxelles et Ostende-Bruxelles pour la période comprise entre le 1^{er} juillet et le 31 décembre 2005. Le système des compensations sera-t-il uniquement d'application pour les retards enregistrés sur des liaisons directes ou les liaisons avec une correspondance seront-elles également prises en considération ?

Comment les litiges entre la SNCB et le client seront-ils réglés ? J'aurais également aimé en savoir plus sur l'information selon laquelle le système ne serait pas d'application lorsque les retards sont dus à des travaux annoncés. Le système concernera-t-il également les trains supprimés ?

Pour récupérer 10 % du prix du billet de train, le voyageur devra accomplir de nombreuses formalités administratives. La procédure ne peut-elle pas être rendue plus conviviale ?

Qui financera le système des compensations au sein de la SNCB ? Le coût du système pour la SNCB est estimé à 1 à 2 millions d'euros, pour un remboursement de 2 à 3 euros par voyageur. Ce remboursement n'est-il pas un peu limité ?

La réglementation sera applicable par semestre. Le voyageur pourra-t-il décider lui-même à quelle date débute son semestre ?

21.02 David Lavaux (cdH) : La SNCB vient - enfin ! - d'annoncer la mise place du mécanisme, prévu au contrat de gestion, de compensation aux voyageurs en cas de retards. Toutefois, estime Test-Achats, les compensations sont insuffisantes : 50 % du prix du billet pour un retard de deux heures et 10 % en cas de retard fréquent, c'est-à-dire au moins quinze minutes au moins vingt-cinq fois sur la même ligne sur une période de six mois.

Quelles sont les raisons de conditions tellement restrictives et de taux si bas ? Ne faudrait-il pas être plus généreux, afin d'encourager la SNCB à plus de ponctualité, et assouplir les formalités d'indemnisation ?

21.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le régime des compensations pour les retards fréquents est unique en Europe. Sa

Graag had ik van de staatssecretaris een overzicht van de vertragingen op de lijnen Antwerpen – Brussel en Oostende – Brussel voor de periode van 1 juli tot 31 december 2005. Geldt de compensatieregeling enkel voor vertragingen op rechtstreekse verbindingen of komen ook verbindingen met een overstap in aanmerking?

Hoe zullen betwistingen tussen de NMBS en de klant worden afgehandeld? Graag had ik ook meer uitleg over de mededeling dat de regeling niet geldt bij aangekondigde werkzaamheden. Worden afgeschafte treinen ook opgenomen in de regeling?

Om 10 procent van de ticketprijs terug te krijgen, moet de reiziger door heel wat administratieve rompslomp heen. Kan dat niet klantvriendelijker?

Wie zal binnen de NMBS de compensatieregeling financieren? De kostprijs voor de NMBS wordt geraamd op 1 à 2 miljoen euro, voor een terugbetaling van 2 tot 3 euro per reiziger. Is die terugbetaling niet wat mager?

De regeling geldt per semester. Mag de reiziger zelf bepalen wanneer hij zijn semester laat beginnen?

21.02 David Lavaux (cdH) : De NMBS heeft – eindelijk! – aangekondigd dat het in het beheerscontract vooropgestelde compensatiemechanisme, waarop reizigers in geval van vertraging aanspraak kunnen maken, zal worden ingevoerd. Volgens Test-Aankoop zijn die compensaties echter ontoereikend: vijftig procent van de prijs van het treinkaartje voor een vertraging van twee uur en tien procent bij frequente vertraging, d.w.z. minstens vijftientwintig keer een vertraging van minstens vijftien minuten, op dezelfde lijn en gedurende een periode van zes maanden.

Waarom werd voor zo'n beperkende voorwaarden en voor zulke lage tarieven gekozen ? Zou het de stiptheid van de NMBS niet ten goede komen indien voor hogere vergoedingen en soepeler vergoedingsvoorwaarden werd geopteerd?

21.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : Het principe om de reiziger een compensatie te geven bij frequente vertragingen, is

mise en œuvre n'est pas simple car il s'agit d'un tout nouveau type de compensation. Le système a été mis au point par la SNCB et soumis à l'avis du ministre de tutelle, du médiateur et du comité consultatif des usagers. J'ai donné mon accord moyennant une petite adaptation : j'ai insisté pour que le montant remboursé s'élève à 2,5 euros au minimum. Le médiateur a déjà manifesté sa satisfaction dans les médias.

Le système s'applique à l'ensemble du trajet du passager, également lorsqu'il rate une correspondance à la suite d'un retard. Celui-ci est toujours enregistré dans la gare d'arrivée.

L'opérateur supporte entièrement les frais du système. Le montant des indemnités – 10 % du prix du billet en cas de retards fréquents et 50 % pour les retards de plus de deux heures – correspond à celui d'indemnités du même type accordées ailleurs en Europe. Il est peu élevé parce que le coût du transport ferroviaire est peu élevé en Belgique.

(En français) Une évaluation du système actuel est prévue en 2007 ; il y aura alors moyen de voir si l'on ne doit pas modifier la méthode de travail ou les pourcentages utilisés.

La distribution de bons-valeurs en cas d'incident n'a pas été retenue car elle impliquait que les accompagnateurs circulent avec des valeurs importantes en bons au moment où, par prudence, on a tendance à éviter de telles solutions.

21.04 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je ne peux me défaire de l'impression que cette mesure est plus symbolique que d'une portée réellement pratique. Lorsqu'on travaille avec un système de semestres fixes, on peut être malencontreusement confronté à des retards qui surviennent pendant la période intermédiaire. Au demeurant, peu de voyageurs tiennent une comptabilité des retards dont ils pâtissent. Il s'agit donc en l'occurrence d'une mesure symbolique fort onéreuse pour la SNCB puisqu'elle lui coûtera 2 millions EUR et dont les voyageurs victimes du manque de ponctualité de la SNCB ne retireront guère d'avantage. Il serait préférable de donner à ceux-ci des compensations directes et tangibles en cas de problème sérieux comme à Denderleeuw, il y a deux semaines.

Le secrétaire d'État n'a pas répondu à ma question

uniek in Europa. Omdat het om een heel nieuw soort compensatie gaat, is de uitvoering niet eenvoudig. Het systeem werd ontwikkeld door de NMBS en ter advies voorgelegd aan de voogdijminister, de ombudsman en het raadgevend comité van verbruikers. Ik heb mijn akkoord gegeven mits er een kleine aanpassing werd doorgevoerd: ik stond erop dat het bedrag dat wordt terugbetaald minimum 2,5 euro bedraagt. Ook de ombudsman heeft in de pers al laten weten dat hij blij is met de compensatieregeling.

De regeling geldt voor het totale traject van de reiziger, ook wanneer hij door een vertraging een aansluiting mist. De vertraging wordt steeds geregistreerd in het station van aankomst.

De kosten worden volledig gedragen door de operator. De percentages van de vergoedingen – 10 procent van de ticketprijs bij frequente vertragingen en 50 procent bij vertragingen van meer dan twee uur – komen overeen met soortgelijke vergoedingen elders in Europa. Dat die vergoedingen niet zo hoog zijn, ligt aan het feit dat de kostprijs van het treinvervoer in België nu eenmaal vrij laag is.

(Frans) In 2007 wordt het huidige systeem beoordeeld; dan kan worden uitgemaakt of de gebruikte werkmethode of de toegepaste percentages al dan niet moeten worden gewijzigd.

Het voorstel om waardebonnen uit te delen wanneer zich een incident voordoet, werd niet aanvaard. In dat scenario zouden de treinbegeleiders immers aanzienlijke bedragen op zak hebben op ogenblikken waarop we dergelijke oplossingen vanuit veiligheidsoverwegingen net wensen te vermijden.

21.04 Jef Van den Bergh (CD&V): De indruk blijft dat het meer om een symbolische dan om een inhoudelijke maatregel gaat. Bij een systeem van vaste semesters kan men de pech hebben dat vertragingen in de tussenperiode vallen. Overigens zullen slechts weinig reizigers de vertragingen effectief bijhouden. Dit is dus een voor de NMBS vrij duur symbool van 2 miljoen euro waar de gedupeerde reiziger zelf weinig aan heeft. Men zou beter rechtstreekse en wezenlijke compensaties geven bij ernstige incidenten, zoals in Denderleeuw twee weken terug.

Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag naar

concernant les retards sur les lignes Anvers-Bruxelles et Gand-Bruxelles. Pourquoi serait-il impossible de fournir des statistiques à ce sujet puisque l'enregistrement des retards se fait de plus en plus automatiquement.

21.05 David Lavaux (cdH) : Les compensations sont symboliques, dérisoires, et les procédures lourdes. L'évaluation de 2007 démontrera que, pour ces raisons, les clients ne feront pas appel à ce régime de compensations.

21.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Par manque de temps, il n'a pas été possible de calculer en détail les retards concrets sur ces deux lignes mais j'y veillerai volontiers si une question écrite m'est adressée en ce sens.

Les 2 millions d'euros incluent les coûts de démarrage du système. Il ne s'agit donc pas de coûts annuels. L'évaluation tiendra également compte de cet aspect à partir de 2007.

Ce régime compensatoire marque un tournant dans l'histoire de la SNCB, qui opte résolument pour les droits du consommateur. Ces dernières années, la SNCB a consenti de nombreux efforts pour prévenir les retards et protéger les droits des voyageurs. La procédure d'obtention d'un dédommagement est particulièrement conviviale et tient également compte de la sécurité des accompagnateurs de trains. Tout consommateur peut introduire un dossier sur la base de justificatifs simples.

21.07 Jef Van den Bergh (CD&V) : À mesure que l'enregistrement des retards s'automatisera et à condition de connaître les abonnements aux différents trajets, une indemnisation directe des abonnés sera parfaitement possible.

21.08 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Il ne faut pas non plus perdre de vue que les gens ne prennent pas toujours le train à la même heure.

21.09 Jef Van den Bergh (CD&V) : Outre les frais de départ, il est question aussi d'un service fort de quinze à vingt personnes pour assurer le suivi des dossiers. Un tel service entraînera des frais importants, de surcroît récurrents d'année en année.

21.10 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Il ne s'agit pas d'un service distinct mais d'activités qui s'inscrivent dans un service

concrete vertragingen op de lijnen Antwerpen-Brussel en Gent-Brussel. Hierover statistieken verstrekken moet toch mogelijk zijn, aangezien de registratie van vertragingen steeds vaker automatisch gebeurt.

21.05 David Lavaux (cdH) : De compensaties zijn symbolisch en belachelijk en de procedures zijn omslachtig. Om die redenen zal de evaluatie van 2007 uitwijzen dat de cliënten geen gebruik van die compensatieregeling zullen maken.

21.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : De tijd ontbrak om de concrete vertragingen op die twee lijnen in detail te berekenen, maar ik wil dit zeker doen na een schriftelijke vraag.

In de 2 miljoen euro zijn de opstartkosten van het systeem begrepen. Het gaat dus niet om jaarlijkse kosten. Bij de evaluatie vanaf 2007 zal ook dat aspect bekeken worden.

Deze compensatieregeling is een keerpunt in de geschiedenis van de NMBS, want men kiest resoluut voor de rechten van de consument. De NMBS deed de voorbije jaren heel wat om vertragingen te vermijden en de rechten van de reizigers te vrijwaren. De procedure om een vergoeding te bekomen is de meest klantvriendelijke waarbij men ook rekening houdt met de veiligheid van de treinbegeleiders. Elke consument kan op basis van eenvoudige bewijsstukken een dossier indienen.

21.07 Jef Van den Bergh (CD&V) : Als de registratie van vertragingen steeds meer automatisch verloopt en men de abonnements kent op de verschillende trajecten, kan men de abonnees perfect direct vergoeden.

21.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : Men moet er bijvoorbeeld ook rekening mee houden dat mensen niet steeds op hetzelfde uur de trein nemen.

21.09 Jef Van den Bergh (CD&V) : Naast de opstartkosten spreekt men ook over de oprichting van een dienst met vijftien tot twintig mensen voor de opvolging van de dossiers. Dat houdt toch ernstige vaste kosten in die elk jaar terugkeren.

21.10 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : Het is geen aparte dienst. Dit kadert in de werkzaamheden van een bestaande dienst.

existant.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

*La réunion publique de commission est levée à
16 h 35.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten
om 16.35 uur.*