



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

19-12-2005

Après-midi

maandag

19-12-2005

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Jean-Marc Delizée au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le réseau de boîtes postales" (n° 9037)

Orateurs: **Jean-Marc Delizée, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture du bureau de poste du quartier Flora, à Merelbeke" (n° 9370)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat 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 "la sécurité des transports de marchandises par le rail" (n° 9412)

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

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 "l'utilisation de sacs à dos pour la distribution de café dans les trains" (n° 9444)

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

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 "le prix des abonnements scolaires à la SNCB" (n° 9463)

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

Question de Mme Greta D'hondt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression prévue du service Securail à la gare de Termonde" (n° 9482)

Orateurs: **Greta D'hondt, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

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'augmentation des tarifs postaux" (n° 9495)

INHOUD

Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het netwerk van postbussen" (nr. 9037)

Sprekers: **Jean-Marc Delizée, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het postkantoor van de Florawijk in Merelbeke" (nr. 9370)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, 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 "de veiligheid van het goederenvervoer per spoor" (nr. 9412)

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

Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de inzet van koffierugzakken op de trein" (nr. 9444)

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

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de prijs van de NMBS-schoolabonnementen" (nr. 9463)

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

Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de geplande afschaffing van de dienst Securail in het station van Dendermonde" (nr. 9482)

Sprekers: **Greta D'hondt, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het verhogen van de posttarieven" (nr. 9495)

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

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

Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État 10
aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation sur
"le projet de gare ferroviaire à l'aéroport de
Charleroi" (n° 9389)

Orateurs: **Olivier Chastel, Bruno Tuybens,**
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de 10
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "het plan om in een
treinstation te voorzien op de luchthaven van
Charleroi" (nr. 9389)

Sprekers: **Olivier Chastel, Bruno Tuybens,**
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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

du

LUNDI 19 DÉCEMBRE 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 19 DECEMBER 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 30 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Jean-Marc Delizée au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le réseau de boîtes postales" (n° 9037)

01.01 Jean-Marc Delizée (PS): Dans la foulée des débats tenus au sein de cette commission au sujet du contrat de gestion de La Poste et puisque M. Thys va nous rendre visite, pourrions-nous recevoir officiellement le contrat de gestion approuvé par le Conseil des ministres ?

Pour mieux rencontrer les besoins de la clientèle, La Poste a installé de nouvelles boîtes aux lettres dans des lieux de grand passage, en ville, dans les grandes gares, près de grandes surfaces et même, apparemment, le long de certaines autoroutes. Est-il correct que ces boîtes recueillent peu de succès ?

La Poste a également indiqué sur ces boîtes l'heure de la dernière levée et l'adresse de la boîte aux lettres la plus proche où un dépôt plus tardif est possible. Au moins une boîte aux lettres par commune doit être levée à 17 heures et à 19 heures dans les localités où les besoins de la clientèle le justifient, voire à 23 heures pour certaines situations spécifiques à Bruxelles.

Cependant, les boîtes les moins utilisées ont été supprimées, ce qui pose problème dans les zones rurales où La Poste n'assure plus sa mission de

De vergadering wordt geopend om 14.30 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het netwerk van postbussen" (nr. 9037)

01.01 Jean-Marc Delizée (PS): Kunnen wij, in het verlengde van de debatten die deze commissie over het beheerscontract van De Post gevoerd heeft en in het vooruitzicht van het bezoek van de heer Thys, officieel een exemplaar krijgen van het beheerscontract dat door de ministerraad werd goedgekeurd?

Om beter tegemoet te komen aan de behoeften van de cliënteel heeft De Post extra brievenbussen geplaatst op drukke plaatsen, in de steden, in de grote stations, bij supermarkten en naar het schijnt ook op bepaalde plaatsen langs autosnelwegen. Klopt het dat die brievenbussen weinig succes hebben?

Op de brievenbussen geeft De Post ook het uur van de laatste lichting aan, evenals de plaats waar de dichtstbijzijnde brievenbus met latere buslichting zich bevindt. Ten minste één brievenbus per gemeente moet om 17 uur worden gelicht, om 19 uur op plaatsen waar de behoeften van de klant zulks verantwoorden, en voor welbepaalde omstandigheden in Brussel is er zelfs nog een extra late buslichting om 23 uur.

De minst gebruikte bussen werden afgeschaft, wat problemen doet rijzen in de landelijke gebieden, waar De Post haar taken van openbare

service public. En fonction de la dimension du village, une boîte aux lettres minimum dans chaque village me semble devoir être la règle.

Cette suppression de boîtes est parfois tellement discrète que les postiers chargés de les relever n'en seraient pas tous au courant ! A Liège, un postier aurait déposé une plainte contre X, car il pensait qu'il s'agissait du vol de sa boîte postale. Apposer un papillon autocollant 48 heures à l'avance est insuffisant en termes d'information.

Quels sont les critères exacts pour décider de la suppression d'une boîte aux lettres? Est-il exact, comme M. Vande Lanotte nous l'avait expliqué, qu'en zone urbaine, le maillage des boîtes desservirait 90% de la population, soit une boîte tous les 500 mètres, et qu'en zone rurale, les boîtes seraient distantes d'1,5 kilomètre?

Ces licences sont-elles toujours d'actualité ? Le plan d'installation est-il toujours en cours ? Combien de boîtes ont-elles été ou vont-elles être installées ou supprimées ? Un toutes boîtes ne devrait-il pas indiquer la localisation des boîtes les plus proches et rappeler que le courrier peut être remis au facteur lors de sa tournée ?

Quelles seront les répercussions du plan ? Quels sont les processus de reconversion interne et externes prévus ?

01.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*) L'implantation des boîtes, qui, selon une étude ne correspondait pas de façon optimale aux besoins de la clientèle, devait être totalement modifiée.

Il est tenu compte du nombre de dépôts et le maillage prévoit une boîte rouge à moins de cinq cents mètres pour 90 % de la population en zone urbaine et à moins de mille cinq cents mètres en zone rurale. Le plan d'installation, qui se termine, a permis le placement ou le déplacement de quelque trois cent cinquante boîtes sur l'ensemble du territoire. La suppression des boîtes se terminera fin 2006 et porte sur quatre mille boîtes. Un test de communication par avis apposé sur les boîtes appelées à disparaître débutera bientôt.

dienstverlening niet meer vervult. Afhankelijk van de grootte van het dorp, zou in mijn ogen minimum één brievenbus in elk dorp als regel moeten gelden.

Die afschaffing van brievenbussen gebeurt soms op zo'n onopvallende wijze dat de postbeamten die met het lichten ervan belast zijn, daar niet allemaal van op de hoogte zijn! In Luik zou een postbeambte een klacht tegen onbekenden hebben ingediend, omdat hij dacht dat de brievenbus gestolen was. Het aanbrengen van een sticker met de afbeelding van een vlinder erop 48 uur vóór het afschaffen van de brievenbus is ontoereikend qua informatie.

Op grond van welke precieze criteria wordt beslist een brievenbus af te schaffen? Klopt het dat, zoals de heer Vande Lanotte ons had uitgelegd, met het netwerk van brievenbussen 90 procent van de bevolking kan worden bediend, wat neerkomt op een brievenbus om de 500 meter, en dat in landelijke gebieden de afstand tussen de brievenbussen 1,5 kilometer zou bedragen?

Worden die afstanden nog steeds gehanteerd? Is die reorganisatie nog steeds aan de gang? Hoeveel postbussen komen er bij en hoeveel moeten er verdwijnen? Is het niet aangewezen dat De Post in een huis-aan-huisfolder zou verduidelijken waar de dichtstbijzijnde postbussen zich bevinden en erop zou wijzen dat de briefwisseling aan de postbode mag worden overhandigd tijdens diens ronde?

Wat zijn de gevolgen van het plan voor de werkgelegenheid? Op welke manier zal de betrokken postbodes binnen of buiten het bedrijf een nieuwe opdracht worden toegewezen?

01.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): Uit een studie is gebleken dat de spreiding van de postbussen niet volledig aan de noden van de cliënteel beantwoordde en dat ze aan een grondige wijziging toe was.

Er wordt rekening gehouden met het volume van de briefwisseling en het netwerk voorziet in een rode postbus op een afstand van minder dan vijfhonderd meter voor 90 procent van de bevolking in stedelijk gebied en op minder dan duizend vijfhonderd meter in landelijk gebied. Het plan betreffende de plaatsing van postbussen, dat bijna afgerond is, ging gepaard met de plaatsing of de verplaatsing van zo'n driehonderdvijftig postbussen over het hele grondgebied. De afschaffing van de postbussen loopt tot eind 2006 en heeft op vierduizend bussen betrekking. Binnenkort wordt gestart met een communicatietest, waarbij een bericht wordt aangebracht op de bussen die moeten verdwijnen.

L'impact sur l'emploi sera limité à une dizaine de plein temps. La Poste s'engage à une reconversion rapide au sein de l'entreprise.

01.03 Jean-Marc Delizée (PS): Il aurait été plus judicieux d'effectuer le test de communication au début de l'opération. Les citoyens devraient être avertis plutôt par un toutes boîtes. Je ne peux qu'insister sur la mission de service public de La Poste, y compris pour les zones à faible densité de population.

L'incident est clos.

02 Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture du bureau de poste du quartier Flora, à Merelbeke" (n° 9370)

02.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Au mois de juillet, j'ai posé une question écrite sur les heures d'ouverture limitées du bureau de poste situé dans le Florawijk à Merelbeke. Il m'a été précisé dans une réponse au mois d'octobre 2005 que La Poste appliquerait à nouveau les heures d'ouverture complètes, dès lors que les services de base sont dans ce cas plus aisément accessibles à une grande partie de la population.

J'ai appris le 6 décembre que le bureau de poste en question sera de nouveau fermé le 20 mars 2006, de manière définitive cette fois. Pourquoi ce revirement ? Cette décision peut-elle encore être infléchie ?

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (en néerlandais) : M. Van den Eynde a évidemment adressé cette question à l'ancien ministre compétent. La Poste examine actuellement la rentabilité et le maillage du réseau actuel de bureaux mais cette étude n'est pas encore terminée. La Poste se doit naturellement d'employer le plus judicieusement possible les moyens mis à sa disposition tout en respectant le contrat de gestion.

En juin de cette année, un nouveau bureau de poste a été ouvert dans le centre de Merelbeke, ce qui a permis de fermer l'ancien bureau de Merelbeke 2. Il ressort d'une analyse des coûts et bénéfices que les investissements requis dans le bureau du quartier Flora ne se justifient pas du point de vue économique, de telle sorte qu'une

De invloed op de werkgelegenheid blijft beperkt tot een tiental voltijdse betrekkingen. De Post verbindt zich ertoe de betrokkenen snel een andere opdracht te geven binnen het bedrijf.

01.03 Jean-Marc Delizée (PS): Het ware beter geweest de communicatietest bij aanvang van deze operatie uit te voeren. Ik geef de voorkeur aan een huis-aan-huisfolder. Ik leg eens te meer de nadruk op de opdracht van openbare dienstverlening van De Post, ook in dunbevolkte gebieden.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het postkantoor van de Florawijk in Merelbeke" (nr. 9370)

02.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): In juli stelde ik een schriftelijke vraag over de beperkte openingsuren van het postkantoor in de Florawijk in Merelbeke. In een antwoord op oktober 2005 werd mij verteld dat De Post in dit kantoor weer de volledige openingsuren zou hanteren omdat de basisdiensten voor een groot deel van de bevolking dan makkelijker bereikbaar waren.

Op 6 december vernam ik dat het postkantoor in kwestie op 20 maart 2006 opnieuw en nu definitief zal worden gesloten. Vanwaar deze ommekeer? Kan deze beslissing nog ongedaan worden gemaakt?

02.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De heer Van den Eynde stelde deze vraag natuurlijk aan de vorige bevoegde minister. De Post onderzoekt momenteel de rendabiliteit en spreiding van het huidige kantorennetwerk, maar dit onderzoek is nog niet afgerond. De Post moet de ter beschikking gestelde middelen natuurlijk zo oordeelkundig mogelijk toepassen én het beheerscontract naleven.

In juni van dit jaar werd in het centrum van Merelbeke een nieuw postkantoor geopend. Het oude kantoor Merelbeke 2 kon daardoor worden gesloten. Uit een kosten-batenanalyse blijkt dat de vereiste investeringen in het kantoor in de Florawijk bedrijfseconomisch niet verantwoord zijn, zodat een sluiting de meest aangewezen uitweg is. Als de

fermeture de ce bureau est la meilleure solution. Toutefois, si cette fermeture devait nuire à l'accessibilité des services de La Poste, nous examinerions la possibilité de créer un point poste dans cette région.

02.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Il faut créer ce point poste le plus rapidement possible de façon à ce que la clientèle ne soit pas obligée de se rendre systématiquement dans le centre de Merelbeke.

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 "la sécurité des transports de marchandises par le rail" (n° 9412)

03.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le rail est l'un des moyens de transport de marchandises les plus sûrs qui soient. Mais la sécurité déficiente de ce mode de transport aux passages des frontières suscite aujourd'hui une certaine inquiétude. Les règles de sécurité ne seraient pas appliquées partout avec la même rigueur.

Dans les gares frontalières comme Roosendaal et Essen, il convient de contrôler si les trains de marchandises qui franchissent la frontière ont été saisis convenablement dans le système informatique. Manifestement, ce n'est pas toujours le cas et le train doit alors s'arrêter jusqu'à ce que toutes les données soient saisies manuellement. Cette opération prenant beaucoup de temps et étant susceptible de provoquer certains embarras, on tente parfois de trouver une solution au mépris des règles de sécurité. Jusqu'à présent, tout s'est passé sans anicroche, jusqu'au jour, évidemment, où un accident se produira.

Quelle est la procédure en vigueur pour le transport de marchandises aux postes frontière ? Le contrôle du respect de la procédure est-il suffisant ?

03.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les aspects liés à la sécurité du transport de marchandises ressortissent à la compétence du ministre de la Mobilité.

Le transport de marchandises dangereuses par rail est régi par le Règlement relatif au transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Ce règlement ne prévoit pas de système de suivi informatisé en temps réel. La

bereikbaarheid van de diensten van De Post hierdoor in het gedrang komt, zal men de mogelijkheid van een postpunt in die regio onderzoeken.

02.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dat postpunt moet er zo snel mogelijk komen, zodat men zich niet steeds naar het centrum van Merelbeke hoeft te verplaatsen.

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 "de veiligheid van het goederenvervoer per spoor" (nr. 9412)

03.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Transport via het spoor is een van de veiligste manieren om goederen te vervoeren. Toch is er enige bekommernis ontstaan over de veiligheid van het goederentransport in de omgeving van grensovergangen. De veiligheidsvoorschriften zouden niet overal even consequent worden toegepast.

In grensstations als Roosendaal en Essen moet gecontroleerd worden of goederentreinen die de grens oversteken, op de juiste manier in het computersysteem zijn ingebracht. Blijkbaar is dat niet altijd het geval en dan moet de trein stilstaan tot alle gegevens manueel zijn ingebracht. Omdat dit vrij veel tijd in beslag neemt en hinder kan veroorzaken, wordt er soms gezocht naar een oplossing die niet conform is met de veiligheidsvoorschriften. Dit gebeurt voorlopig allemaal zonder problemen, tot er eens een ongeval gebeurt natuurlijk.

Welke procedure geldt er voor goederenvervoer aan grensposten? Wordt er voldoende op toegezien of de procedure wel wordt nageleefd?

03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De veiligheidsaspecten van goederentransport zijn een bevoegdheid van de minister van Mobiliteit.

Transport van gevaarlijke goederen over het spoor gebeurt onder de strikte toepassing van het Reglement betreffende het internationale spoorvervoer van gevaarlijke goederen (RID). Dit

SNCB et la société de chemins de fer néerlandaise utilisent toutefois ce système sur une base volontaire pour le transport de marchandises dangereuses.

Outre le RID, des directives existent également pour arrêter les trains dans les gares frontalières lorsque la composition des trains ne figure pas dans le système informatique d'Infrabel. La SNCB n'est pas au courant de problèmes qui se poseraient aux frontières sur le plan de l'échange électronique de données.

03.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je ne souhaite pas exagérer le problème mais de petits incidents se seraient tout de même produits dans des gares frontalières. Il convient donc de rester vigilant en ce qui concerne les conditions de sécurité des transports dangereux.

03.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (en néerlandais): Je ferai part de vos préoccupations au ministre de la Mobilité.

L'incident est clos.

04 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 "l'utilisation de sacs à dos pour la distribution de café dans les trains" (n° 9444)

04.01 Guido De Padt (VLD): Aux Pays-Bas, un projet pilote de distribution de café dans les trains a été lancé. Dans quelle mesure la SNCB envisage-t-elle de prendre une initiative similaire sur certaines lignes, le cas échéant en collaboration avec le secteur privé ? Aux Pays-Bas, l'on utilise des sacs à dos pour la distribution du café et il s'agit d'un service payant. A-t-on déjà cherché à savoir, dans le cadre des enquêtes de satisfaction, si le voyageur belge est demandeur d'un tel service ? Procèdera-t-on à une enquête de faisabilité ?

04.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (en néerlandais): Le service de catering proposé sur certains trains IC en 2004 a été abandonné car il était déficitaire pour la SNCB. Il ressort d'ailleurs d'une enquête que les clients attachent plus d'importance à la capacité des trains et autres aspects du même ordre. Si la possibilité d'acheter à boire ou à manger dans le train devait néanmoins être offerte, les clients préféreraient un système de distributeurs automatiques. La SNCB n'envisage dès lors pas de mener dans l'immédiat une

reglement schrijft geen geïnformatiseerd opvolgingssysteem *in real time* voor. De NMBS en de Nederlandse Spoorwegen gebruiken dat systeem wel vrijwillig bij vervoer van gevaarlijke goederen.

Behalve het RID zijn er ook richtlijnen om de treinen op te houden in de grensstations, indien de samenstelling van de treinen niet in het informaticasysteem van Infrabel werd ingevoerd. De NMBS is niet op de hoogte van problemen aan de grens met de elektronische uitwisseling van deze gegevens.

03.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik wil dit probleem niet overdrijven, maar er zouden in grensstations toch enkele kleine incidenten geweest zijn. Ik vraag dan ook dat men alert blijft voor de veiligheidsvereisten van gevaarlijke transporten.

03.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Ik zal uw zorg meedelen aan de minister van Mobiliteit.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de inzet van koffierugzakken op de trein" (nr. 9444)

04.01 Guido De Padt (VLD): In Nederland is een proefproject opgestart om opnieuw koffie te schenken op de trein. In welke mate overweegt de NMBS om hetzelfde te doen op bepaalde trajecten, eventueel in samenwerking met de privé-sector? In Nederland werkt men met koffierugzakken en gaat het om een betaaldienst. Werd in het kader van de tevredenheidsenquêtes al onderzocht of er een behoefte bestaat bij de Belgische reiziger? Komt er een haalbaarheidsonderzoek?

04.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De catering op sommige IC-treinen werd in 2004 afgeschaft omdat hij verlieslatend was voor de NMBS. Uit een enquête bleek trouwens dat de klanten capaciteit en aanverwante aspecten belangrijker vinden. Krijgt men toch de mogelijkheid om te eten of te drinken op de trein, dan maakt liever gebruik van een automaat. Daarom plant de NMBS niet meteen een nieuwe studie.

nouvelle étude à ce sujet.

04.03 Guido De Padt (VLD): Je ne sais pas non plus quelle est la meilleure solution. Ne conviendrait-il tout de même pas de vérifier si des partenaires privés ne souhaitent pas mener un projet pilote à petite échelle ?

L'incident est clos.

05 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 "le prix des abonnements scolaires à la SNCB" (n° 9463)

05.01 Roel Deseyn (CD&V) : Dans sa note politique, le secrétaire d'État se réjouit de ce que les étudiants âgés de dix-huit à vingt-six ans pourront bénéficier d'un abonnement au même tarif préférentiel que les étudiants de moins de dix-huit ans. Ce tarif est-il réellement préférentiel ? En effet, le prix de l'abonnement annuel a été revu à la hausse voici quelque temps. Il équivaut désormais au prix de dix - au lieu de neuf - abonnements mensuels, ce qui a de lourdes conséquences financières pour de nombreux ménages. Le prix de l'abonnement étudiant n'est pas négligeable, surtout si on le compare à celui en vigueur pour les seniors ou pour les travailleurs bénéficiant d'une intervention de l'État. De plus, la SNCB n'octroie pas de réduction pour le deuxième enfant et les enfants suivants du même ménage. J'ai vérifié les prix et j'ai constaté que, depuis 2001, donc en quatre ans, les prix ont augmenté de 27 % pour la catégorie des jeunes usagers.

Quelles mesures le secrétaire d'État envisage-t-il de prendre pour faire baisser réellement le prix des abonnements scolaires pour les jeunes de moins de dix-huit ans ?

Président: M. Jan Mortelmans.

05.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en néerlandais) : Mon prédécesseur a pris diverses mesures visant à réduire systématiquement le prix des transports en commun pour les étudiants plus âgés. Cette fois encore, la carte de train scolaire pour les jeunes n'a pas été adaptée à l'index le 1^{er} février. Elle n'en reste pas moins un poste de dépenses important pour les ménages et je m'étais déjà proposé d'étudier la manière dont je peux aider les ménages à payer la facture de train. J'espère que votre groupe soutiendra cette politique davantage que par le passé.

04.03 Guido De Padt (VLD): Ik ben er zelf niet uit. Misschien moet men toch nagaan of er geen privé-partners zijn die interesse hebben om een klein proefproject op te zetten.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de prijs van de NMBS-schoolabonnementen" (nr. 9463)

05.01 Roel Deseyn (CD&V): In de beleidsnota van de staatssecretaris lees ik dat hij verheugd is dat studenten tussen achttien en zesentwintig jaar hetzelfde voordelige abonnementstarief zullen kunnen genieten als studenten onder achttien jaar. Maar is dat tarief wel zo voordelig? Onlangs werd de prijs van een jaarabonnement immers zomaar verhoogd: nu is die gelijk aan de prijs van tien in plaats van negen maandabonnementen, wat voor veel gezinnen zware financiële gevolgen heeft. De prijs van zo een studentenabonnement is aanzienlijk, zeker wanneer men het vergelijkt met de tarieven die gelden voor senioren of werknemers die een overheidstussenkomst genieten. Bovendien kent de NMBS geen kortingen toe voor het tweede of volgende kind in het gezin. Ik heb de prijzen gecheckt en stel vast dat de prijs sinds 2001, in vier jaar tijd, met 27 procent is gestegen voor de categorie jongeren.

Welke maatregelen plant de minister om de prijs van de schoolabonnementen voor jongeren onder achttien jaar daadwerkelijk te laten dalen?

Voorzitter: de heer Jan Mortelmans.

05.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Mijn voorganger nam diverse beslissingen om de prijs van het openbaar vervoer voor oudere studenten stelselmatig te doen dalen. Dit keer werd de schooltreinkaart voor jongeren op 1 februari ook niet aangepast aan de index. Hoe dan ook blijft het een belangrijke uitgavepost voor de gezinnen en had ik mij al voorgenomen te onderzoeken hoe ik de gezinnen kan helpen bij het betalen van de treinrekening. Ik hoop dat uw fractie dit beleid meer dan vroeger het geval was zal steunen.

05.03 Roel Deseyn (CD&V) : Mon groupe a bel et bien proposé diverses initiatives en faveur des jeunes. Le ministre fait probablement allusion à notre opposition à la politique linéaire de gratuité qui n'a pas toujours été mise en œuvre avec la même perspicacité.

Le secrétaire d'État persiste à affirmer que la baisse de prix est réelle, mais nous sommes en mesure de prouver que c'est faux. Un élément bien déterminé du prix a peut-être baissé, mais le prix total a augmenté spectaculairement. Je me félicite toutefois que le ministre reconnaisse que les ménages sont confrontés à un problème et qu'il est disposé à trouver une solution.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Greta D'hondt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression prévue du service Securail à la gare de Termonde" (n° 9482)

06.01 Greta D'hondt (CD&V) : Fin novembre, la SNCB annonçait fièrement que la sécurité à bord des trains et dans les gares serait renforcée. Le service B-Security serait subdivisé en B-Security, chargé de la surveillance des installations, et en Securail, chargé de veiller à ce que le sentiment de sécurité règne dans les gares. Les deux services devaient pouvoir compter sur 369 membres du personnel pour la mi-2006.

Toutefois, la volonté est aujourd'hui de supprimer le service de sécurité de la gare de Termonde, bien que 6 000 voyageurs par jour utilisent cette gare. Le personnel de sécurité doit être affecté aux grandes gares voisines de Gand, de Bruxelles et d'Anvers.

Comment le ministre justifie-t-il cette décision ? Celle-ci n'est-elle pas en contradiction flagrante avec l'annonce faite fin novembre ? Le service de sécurité sera-t-il supprimé dans d'autres gares ? Selon quels critères de telles décisions sont-elles prises ?

06.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Une proposition de réorganisation est actuellement discutée pour le service Corporate Security Service. Aucune décision n'a été prise à ce jour. Aucune déclaration publique ne sera faite pendant les négociations.

05.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijn fractie heeft wel degelijk diverse initiatieven voor jongeren voorgesteld. De minister alludeert wellicht op ons verzet tegen de lineaire gratispolitiek, die niet altijd even oordeelkundig werd toegepast.

De staatssecretaris blijft volhouden dat er een reële prijsverlaging is, maar wij kunnen aantonen dat zulks fout is. Een welbepaald onderdeel van de prijs daalde misschien, maar de totale prijs is spectaculair gestegen. Ik ben evenwel blij dat de minister erkent dat er voor de gezinnen een probleem bestaat en dat hij naar een oplossing wil zoeken. Maar ook de sp.a moet beseffen dat er niet voldoende middelen zijn om 'voor iedereen' iets te doen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de geplande afschaffing van de dienst Securail in het station van Dendermonde" (nr. 9482)

06.01 Greta D'hondt (CD&V): Eind november kondigde de NMBS trots aan dat de veiligheid op het spoor en in de stations zou worden versterkt. De dienst B-Security zou worden opgesplitst in B-Security, dat de installaties moest bewaken, en Securail, dat het veiligheidsgevoel in de stations moest bevorderen. Beide diensten moesten medio 2006 op 369 man personeel kunnen rekenen.

In het station van Dendermonde wil men nu echter de veiligheidsdienst afschaffen, hoewel er 6 000 reizigers per dag het station benutten. Het veiligheidspersoneel moet uitwijken naar de grote burens Gent, Brussel en Antwerpen.

Hoe motiveert de minister deze beslissing? Druist ze niet regelrecht in tegen de aankondiging van eind november? Zijn er nog stations waar de veiligheidsdienst zal worden afgeschaft? Volgens welke criteria worden dergelijke beslissingen genomen?

06.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Er wordt momenteel een reorganisatievoorstel besproken voor de dienst Corporate Security Service. Er zijn nog geen beslissingen genomen. Tijdens de onderhandelingen zullen geen publieke

La SNCB examine constamment comment employer au mieux son personnel et ses services. Aucune décision n'a été prise à ce jour pour Termonde. La discussion à ce sujet fait partie d'une proposition complète qui est sur la table.

06.03 Greta D'hondt (CD&V) : Je me réjouis de ce que le sort de Termonde ne soit pas encore réglé. Quel est le calendrier des négociations ?

06.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en néerlandais) : Toutes les questions de sécurité arrivent sur la table des négociations dans le courant du mois de décembre. L'ensemble de l'élaboration du dossier de sécurité demandera certainement plusieurs mois. Je ne connais pas le calendrier exact mais je m'attends à ce que les discussions soient menées et clôturées dans les semaines à venir.

06.05 Greta D'hondt (CD&V) : Je reviendrai sur ce dossier en janvier. Il s'agit, en effet, de la sécurité dans une gare très fréquentée et du lieu de travail d'un grand nombre de personnes. J'aimerais savoir sur la base de quels critères généraux on mesure l'utilité d'un service de sécurité.

L'incident est clos.

07 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'augmentation des tarifs postaux" (n° 9495)

07.01 Roel Deseyn (CD&V) : Je voudrais tout de même exhorter le secrétaire d'État à nous éclairer davantage sur la réforme de Securail. En effet, le personnel en poste à Courtrai vit dans la même inquiétude que le personnel de Termonde. De plus, en n'affectant plus de personnel de sécurité aux petites gares, on augmente les temps d'intervention.

J'en viens à présent au véritable objet de ma question. A partir du 1^{er} janvier 2006, le timbre prior pour les envois en Belgique coûtera 52 eurocents, un timbre ordinaire 46 eurocents. Les tarifs des envois internationaux augmenteront-ils également ?

L'augmentation des tarifs serait motivée par le fait que l'on pourra dès lors investir davantage dans une amélioration du service. Que faut-il entendre par cela ? Ces investissements porteront-ils également sur des mesures visant à améliorer la

verklaringen worden afgelegd.

De NMBS bekijkt voortdurend hoe personeel en diensten het beste kunnen worden ingezet. Momenteel is over Dendermonde nog geen beslissing genomen. De discussie daarover maakt deel uit van een omvattend voorstel dat op tafel ligt.

06.03 Greta D'hondt (CD&V) : Ik ben blij dat de teerling voor Dendermonde nog niet geworpen is. Wat is de timing van de onderhandelingen?

06.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands) : Alle veiligheidskwesties komen in de loop van december op de onderhandelings tafel. De hele uitwerking van het veiligheidsdossier zal zeker een aantal maanden in beslag nemen. De precieze timing ken ik niet, maar ik vermoed dat de besprekingen in de komende weken zullen worden gevoerd en afgerond.

06.05 Greta D'hondt (CD&V) : Ik kom in januari op dit dossier terug. Het gaat immers om de veiligheid in een druk station en om de werkplek van een flink aantal mensen. Ik zou graag de algemene criteria kennen op basis waarvan het nut van een veiligheidsdienst wordt beoordeeld.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het verhogen van de posttarieven" (nr. 9495)

07.01 Roel Deseyn (CD&V) : Ik maan de staatssecretaris aan om toch wat meer uitleg te geven over de hervorming bij Securail. In Kortrijk leeft bij het personeel immers dezelfde ongerustheid als in Dendermonde. En door veiligheidsmensen uit de kleinere stations weg te halen, verhoogt men de interventietijd.

Ik kom nu tot het onderwerp van mijn vraag. Vanaf 1 januari 2006 zal een priorzegel 52 eurocent kosten, een gewone zegel 46 eurocent. Zal ook de prijs voor internationale zendingen stijgen?

Door de prijsstijging zou meer kunnen worden geïnvesteerd in een betere dienstverlening, zo luidt de motivering van de prijsstijging. Wat betekent dat precies? Zal er worden geïnvesteerd in een grotere nabijheid van postkantoren?

proximité des bureaux de poste ?

Le secrétaire d'Etat peut-il justifier les écarts entre les tarifs appliqués en Belgique et ceux que pratiquent des pays voisins comme les Pays-Bas et la Grande-Bretagne ? A combien estime-t-on les recettes supplémentaires générées par cette augmentation des tarifs ? Qu'en sera-t-il des tarifs pour les entreprises ?

07.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : L'inflation entre janvier 2004 et décembre 2005 s'élève approximativement à 4 %. C'est pourquoi La Poste augmentera également ses tarifs de 4 %. L'augmentation des tarifs postaux est identique à celle de toutes les autres composantes de l'indice santé.

La rapidité de distribution du courrier national a été sensiblement améliorée depuis la dernière adaptation des tarifs. Au cours du troisième trimestre de 2005, un résultat de 94 % a été enregistré pour le courrier prior, alors qu'il ne s'élevait qu'à 88 % l'année précédente. Étant donné que nous avons enregistré notre meilleur résultat en 2005 – une progression de 4,5 % pour le prior et de 3 % pour le non-prior – notre objectif consiste à réaliser un résultat de 95 % en 2006.

Lors de l'adaptation des prix pour les colis et Kilopost, non seulement l'inflation, mais aussi l'amélioration du service ont été prises en compte. Je pense notamment à *webtracker* qui permet au consommateur de suivre lui-même le trajet de son colis, ainsi qu'à la réduction des délais de livraison pour Kilopost de quatre à deux jours ouvrables.

Au Royaume-Uni, un timbre prioritaire coûte 46 eurocents, un timbre non prioritaire, 32 eurocents. Les Pays-Bas ne connaissent que l'envoi prioritaire qui coûte 78 eurocents. Le prix européen moyen pour un envoi prioritaire s'élève à 72 cents, celui d'un envoi non prioritaire, à 57 cents. Le prix moyen d'un envoi international prioritaire s'élève à 1,18 euros contre 70 cents en Belgique. Les tarifs belges ne sont donc pas excessifs.

Le volume du courrier diminue et cette diminution entraîne une baisse de revenus pour La Poste, qui peut, dès lors, être compensée par l'augmentation des tarifs.

Les tarifs professionnels sont également adaptés à l'inflation et à l'amélioration de la qualité.

07.03 Roel Deseyn (CD&V): L'amélioration du service semble surtout porter sur les délais de

Kan de minister het verschil in tarifiering met buurlanden als Nederland en Groot-Brittannië verantwoorden? Wat is de verwachte meeropbrengst van de prijsstijging? Op welke manier zullen de zakelijke tarieven worden aangepast?

07.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De inflatie tussen januari 2004 en december 2005 bedraagt ongeveer 4 procent. De prijsverhoging bij De Post bedraagt daarom ook 4 procent. De verhoging van de posttarieven is dezelfde als die voor alle andere elementen uit de gezondheidsindex.

Sinds de vorige tariefaanpassing is er een duidelijke verbetering van de snelheid waarmee binnenlandse post wordt afgeleverd. In het derde kwartaal van 2005 werd voor priorpost een resultaat van 94 procent gemeten, een jaar daarvoor was het nog 88 procent. Omdat in 2005 het beste resultaat ooit werd opgetekend – een vooruitgang van 4,5 procent voor prior en 3 procent voor non-prior – wordt voor 2006 gemikt op een resultaat van 95 procent.

Bij de prijsaanpassing voor pakjes en kilopost is niet alleen rekening gehouden met de inflatie, maar ook met de verbeterde dienstverlening. Ik denk aan *webtracker*, waarmee de consument het traject van zijn pakje zelf kan volgen en aan kortere leveringstermijnen voor kilopost, van vier naar twee werkdagen.

In het Verenigd Koninkrijk kost een priorzegel 46 eurocent, een non-priorzegel 32 eurocent. In Nederland bestaat enkel de priorzending en die kost er 78 eurocent. De gemiddelde Europese prijs voor een priorzending bedraagt 72 cent, die voor een non-priorzending 57 cent. De gemiddelde prijs voor een internationale priorzending bedraagt 1,18 euro, in België is dat 70 cent. De Belgische tarifiering is dus helemaal niet overdreven.

Het postvolume daalt en dus dalen ook de inkomsten van De Post. Dat kan dus worden gecompenseerd door de tariefstijging.

Ook de zakelijke tarieven worden aangepast aan de inflatie en de kwaliteitsverbetering.

07.03 Roel Deseyn (CD&V): De verbeterde dienstverlening heeft blijkbaar vooral betrekking op

distribution. On n'investit pas pour améliorer la situation en ce qui concerne la proximité des bureaux de poste, ce qui est également une sorte de service à la clientèle.

07.04 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*): Le webtracker constitue également une réalisation importante en ce qui concerne le service à la clientèle.

L'incident est clos.

08 **Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le projet de gare ferroviaire à l'aéroport de Charleroi" (n° 9389)**

08.01 **Olivier Chastel** (MR): Quel est l'état d'avancement du projet d'installation d'une gare, et de liaison ferroviaire avec cette gare, à l'aéroport de Charleroi, auquel le Comité de concertation vient d'affecter 142 millions? Des délais de réalisation sont-ils prévus?

De quelle manière cette gare sera-t-elle reliée à Bruxelles: via la ligne 124, passant par Luttre, ou via la ligne 140, par Ottignies? Des places de parking sont-elles prévues à proximité? A-t-on réfléchi au mode de liaison entre cette gare et l'aéroport de Charleroi?

Ce projet se dessine-t-il dans le cadre du développement futur d'une nouvelle dorsale wallonne au nord de l'autoroute de Wallonie?

08.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*): Infrabel et TUC Rail ont réalisé les pré-études de définition du projet. L'étape suivante serait le lancement de la procédure pour la modification du plan de secteur et pour les permis.

Le concept retenu comprend deux nouvelles courbes de raccordement à la ligne 140 Ottignies-Charleroi, l'une en direction de Charleroi et l'autre en direction d'Ottignies, vers Libramont, et un tronçon de 7 kilomètres jusqu'à un point d'arrêt situé le long de l'autoroute E42, à hauteur de l'aéroport.

Je ne dispose d'aucune information sur les parkings.

Nous avons deux nouvelles courbes dans notre

de livraisonstermijnen. Er wordt niet geïnvesteerd in een grotere nabijheid van postkantoren, wat toch ook een vorm van dienstverlening is.

07.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Ook de webtracker is een belangrijke realisatie op het vlak van service.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het plan om in een treinstation te voorzien op de luchthaven van Charleroi" (nr. 9389)**

08.01 **Olivier Chastel** (MR): Hoe zit het met de plannen voor de bouw van een station op de luchthaven van Charleroi, en de aanleg van een spoorverbinding met dat station, waarvoor het Overlegcomité zopas 142 miljoen heeft uitgetrokken? Werden termijnen voor de realisatie ervan vooropgesteld?

Op welke manier zal dat station met Brussel worden verbonden: via de lijn 142, langs Luttre, of via de lijn 140, langs Ottignies? Zullen in de nabijheid parkeerplaatsen worden aangelegd? Heeft men nagedacht over de verbinding tussen dat station en de luchthaven van Charleroi?

Kadert dat project in de toekomstige ontwikkeling van een nieuwe Waalse spoorwegas ten noorden van de "autoroute de Wallonie"?

08.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): Infrabel en TUC Rail hebben de voorstudies voor de afbakening van het project verricht. De volgende stap zou het opstarten van de procedure voor de wijziging van het gewestplan en voor de vergunningen behelzen.

Het goedgekeurde concept omvat twee nieuwe verbindingsbochten met de lijn 140 Ottignies-Charleroi, de ene in de richting van Charleroi en de andere in de richting van Ottignies, naar Libramont, en een baanvak van 7 kilometer tot een stopplaats langs de E42-autoweg, ter hoogte van de luchthaven.

Ik heb geen informatie over de parkings.

Er zitten twee nieuwe bochten in onze planning, met inbegrip van het baanvak dat ik daarnet

planning, en ce compris le tronçon de ligne que je vous ai défini. beschreven heb.

08.03 Olivier Chastel (MR): Je n'ai reçu que peu de réponses techniques quant à l'évolution du dossier et quant au timing. Ni la SNCB, ni Infrabel ne sont en mesure de donner des échéances concernant l'avant-projet, sa réalisation, les demandes administratives de modification du plan de secteur et la réalisation des tronçons et de la gare.

08.03 Olivier Chastel (MR): Ik heb maar weinig technische antwoorden gekregen over de voortgang van het dossier en het tijdpad. Kennelijk zijn noch de NMBS, noch Infrabel in staat termijnen mee te delen met betrekking tot het voorontwerp, de concretisering ervan, de administratieve aanvragen om wijziging van het gewestplan en de aanleg van de stukken spoorlijn en de bouw van het station.

08.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (en français): Le Comité de concertation a décidé que les différents projets commenceraient en 2007, mais je n'ai aucune idée de la date d'achèvement des travaux.

08.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Het Overlegcomité heeft beslist dat de onderscheiden projecten in 2007 van start zullen gaan, maar ik heb er geen idee van wanneer alles gereed zal zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 39.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.39 uur.