



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

16-01-2006

Après-midi

maandag

16-01-2006

Namiddag

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- Mme Magda De Meyer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes liés aux horaires de la SNCB au pays de Waas et dans la région de la Dendre" (n° 9363)	1
- Mme Ingrid Meeus au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les arrêts de train supplémentaires dans les parcs industriels de Tamise, de Bornem et de Saint-Nicolas (Waas)" (n° 9626)	1
<i>Orateurs: Magda De Meyer, Ingrid Meeus, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques</i>	
Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les boîtes pour virement installées dans les bureaux de poste" (n° 9429)	4
<i>Orateurs: Joseph Arens, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques</i>	
Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression des liaisons directes Bruxelles-Dinant" (n° 9478)	5
<i>Orateurs: Joseph Arens, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques</i>	
Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'enquête de La Poste" (n° 9284)	6
<i>Orateurs: Hilde Vautmans, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques</i>	
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 "les souhaits exprimés par les voyageurs à l'occasion de la mise en service de la liaison ferroviaire Louvain-Zaventem" (n° 9494)	8
<i>Orateurs: Carl Devlies, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques</i>	
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 candidatures à l'ouverture de magasins	9

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- mevrouw Magda De Meyer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de knelpunten in de NMBS-dienstregeling in het Waasland en de Denderstreek" (nr. 9363)	1
- mevrouw Ingrid Meeus aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "extra treinhalttes in de industrieparken van Temse, Bornem en Sint-Niklaas" (nr. 9626)	1
<i>Spreekers: Magda De Meyer, Ingrid Meeus, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i>	
Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de bussen voor overschrijvingen in de postkantoren" (nr. 9429)	4
<i>Spreekers: Joseph Arens, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i>	
Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de afschaffing van de rechtstreekse verbindingen Brussel-Dinant" (nr. 9478)	5
<i>Spreekers: Joseph Arens, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i>	
Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de enquête van De Post" (nr. 9284)	6
<i>Spreekers: Hilde Vautmans, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i>	
Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de verzuchtingen van reizigers naar aanleiding van de ingebruikstelling van de treinverbinding Leuven-Zaventem" (nr. 9494)	8
<i>Spreekers: Carl Devlies, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i>	
Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de kandidatuurstelling	9

postaux" (n° 9529)

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

tot het openen van postwinkels" (nr. 9529)

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

Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État
aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation sur
"la construction des bâtiments de La Poste à
Arlon" (n° 9554)

Orateurs: **Joseph Arens, Bruno Tuybens**,
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

11 Vraag van de heer Joseph Arens aan de
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "het optrekken van de
gebouwen van De Post in Aarlen" (nr. 9554)

Sprekers: **Joseph Arens, Bruno Tuybens**,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État
aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation sur
"l'accueil des voyageurs en gare d'Aye" (n° 9669)

Orateurs: **Joseph Arens, Bruno Tuybens**,
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

11 Vraag van de heer Joseph Arens aan de
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "het onthaal van de
reizigers in het station van Aye" (nr. 9669)

Sprekers: **Joseph Arens, 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 "le projet de réouverture de la
liaison ferroviaire Quiévrain-Valenciennes"
(n° 9566)

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

12 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "de geplande
heropening van de spoorverbinding Quiévrain-
Valenciennes" (nr. 9566)

Sprekers: **Camille Dieu, 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 "Géoroute 2" (n° 9567)

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

13 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "Georoute 2" (nr. 9567)

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

Question de M. Melchior Wathelet au secrétaire
d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la
ministre du Budget et de la Protection de la
consommation sur "la fermeture des bureaux de
poste et les choix quant aux fermetures" (n° 9689)

Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du
groupe cdH, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat
aux Entreprises publiques

15 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "de sluiting van
postkantoren en de keuzes die ter zake worden
gemaakt" (nr. 9689)

Sprekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van
de cdH-fractie, **Bruno Tuybens**,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État
aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation sur
"les problèmes de coordination entre les trains
CityRail et les autres trains" (n° 9717)

Orateurs: **David Lavaux, Bruno Tuybens**,
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

17 Vraag van de heer David Lavaux aan de
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "de
coördinatieproblemen tussen de CityRail-treinen
en de andere treinen" (nr. 9717)

Sprekers: **David Lavaux, Bruno Tuybens**,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Eric Massin au secrétaire d'État
aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation sur
"les bureaux du centre de tri de Charleroi"
(n° 9741)

Orateurs: **Eric Massin, Bruno Tuybens**,
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

18 Vraag van de heer Eric Massin aan de
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "de kantoren van het
sorteercentrum van Charleroi" (nr. 9741)

Sprekers: **Eric Massin, 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 objets perdus dans les trains" (n° 9744)

Orateurs: **Dylan Casaer, Bruno Tuybens,**
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

18

Vraag van de heer Dylan Casaer aan de
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "de verloren voorwerpen
op de trein" (nr. 9744)

18

Sprekers: **Dylan Casaer, Bruno Tuybens,**
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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

du

LUNDI 16 JANVIER 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 16 JANUARI 2006

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 15 h 38 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Questions jointes de

- Mme Magda De Meyer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes liés aux horaires de la SNCB au pays de Waas et dans la région de la Dendre" (n° 9363)

- Mme Ingrid Meeus au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les arrêts de train supplémentaires dans les parcs industriels de Tamise, de Bornem et de Saint-Nicolas (Waas)" (n° 9626)

01.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit) : Le jour de la Saint-Nicolas, l'ACW a mené, partout dans le pays, une action pour souligner les problèmes posés par les horaires de la SNCB. Sur les tracts distribués à la gare de Saint-Nicolas figure une longue liste de propositions concrètes pour la région située entre la Dendre et le pays de Waas. Bien que la gare de Saint-Nicolas occupe une position centrale dans la région et est par ailleurs devenue plus facile d'accès, le trajet de Saint-Nicolas à Bruxelles dure encore au moins une heure, alors que la distance qui figure sur l'abonnement n'est que de 59 kilomètres. On peut faire mieux.

Les plaintes concernent d'ailleurs non seulement les horaires mais aussi la capacité des trains. Une autre demande légitime porte sur le fait que les trains qui traversent des zonings industriels, s'y arrêtent également. Enfin, plusieurs gares de la région requièrent un service plus moderne,

De vergadering wordt geopend om 15.38 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Magda De Meyer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de knelpunten in de NMBS-dienstregeling in het Waasland en de Denderstreek" (nr. 9363)

- mevrouw Ingrid Meeus aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "extra treinhalttes in de industrieparken van Temse, Bornem en Sint-Niklaas" (nr. 9626)

01.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Op Sinterklaasdag voerde het ACW overal in het land actie om de knelpunten in de NMBS-dienstregelingen aan te kaarten. Ook aan het station van Sint-Niklaas werden pamfletten uitgedeeld met een hele waslijst concrete voorstellen voor de regio Waas en Dender. Hoewel het station Sint-Niklaas een centrale plaats inneemt in de regio en nu ook beter bereikbaar geworden is, duurt het traject Sint-Niklaas-Brussel nog altijd ruim één uur, terwijl de afstand volgens het abonnement maar 59 kilometer bedraagt. Dat kan beter.

De verzuchtingen betreffen trouwens niet alleen de dienstregelingen, maar ook de capaciteit van de treinen. Een andere terechte vraag is dat treinen die bedrijventerreinen passeren, daar ook halt zouden houden. Ten slotte heeft een aantal stations uit de regio nood aan een meer

d'avantage d'emplacements de parking et d'entrepôts pour vélos ainsi qu'une meilleure correspondance avec les bus de De Lijn.

hedendaagse dienstverlening, meer parkeerplaatsen en fietsenstallingen en een betere aansluiting met de bussen van De Lijn.

Le secrétaire d'État peut-il présenter les projets de la SNCB en ce qui concerne la région située entre la Dendre et le pays de Waas ? Une concertation est-elle organisée avec les voyageurs, les administrations locales, les syndicats, les entreprises, le BTTB (*Bond van trein- tram- en busgebruikers*) et l'ABLLO (*Actiecomité tot beveiliging van het leefmilieu op linker Schelde-oever*) ?

Kan de staatssecretaris de NMBS-plannen voor de regio Dender en Waas toelichten? Wordt er overleg gepleegd met de reizigers, de lokale besturen, de vakbonden, de bedrijfswereld, de Bond van trein- tram- en busgebruikers (BTTB) en het Actiecomité tot beveiliging van het leefmilieu op linker Schelde-oever (ABLLO).

01.02 Ingrid Meeus (VLD) : Les zonings industriels de Tamise, de Saint-Nicolas et de Bornem emploient des centaines de personnes. Ils ne sont actuellement accessibles qu'en voiture, alors qu'il existe une ligne ferroviaire le long de ces zonings. Selon une étude de l'association environnementale ABLLO et du BTTB, l'instauration d'un train *light rail* sur la ligne 54 (Saint-Nicolas – Malines) pourrait offrir une solution bon marché aux problèmes de mobilité locaux. L'étude propose une desserte éventuelle de ces zonings industriels. Cette solution pourrait réduire considérablement les embarras de circulation quotidiens sur la N16. Les conclusions de cette étude figurent-elles dans le programme d'investissement de la SNCB ? Des arrêts sont-ils prévus à Tamise, à Bornem et à Saint-Nicolas ? Quel serait le coût de l'ensemble du projet ?

01.02 Ingrid Meeus (VLD): De industrieparken van Temse, Sint-Niklaas en Bornem stellen honderden mensen tewerk. Ze zijn op dit ogenblik enkel bereikbaar met de auto, terwijl er wel een treinlijn langs deze industrieparken loopt. Volgens een studie van de milieuvereniging ABLLO en de BTTB zou het inzetten van een *light rail*-trein op lijn 54 (Sint-Niklaas-Mechelen) een budgetvriendelijke oplossing kunnen bieden voor de plaatselijke mobiliteitsproblemen. De studie stelt mogelijke haltes aan de industrieparken voor. Dit zou de dagelijkse verkeerschaos op de N16 aanzienlijk kunnen verminderen. Worden de besluiten van deze studie opgenomen in het investeringsprogramma van de NMBS? Komen er haltes in Temse, Bornem en Sint-Niklaas? Wat zou de kostprijs van dit hele project zijn?

01.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La SNCB n'a pas de projets à moyen terme visant à augmenter la fréquence sur les lignes Saint-Nicolas-Termonde-Bruxelles, Saint-Nicolas-Malines-Bruxelles et Gand-Saint-Nicolas-Anvers. L'argument de la vitesse du trajet, avancé par Mme De Meyer, devra certainement être examiné de plus près. La SNCB a réalisé en 2001 une étude de faisabilité relative à la réouverture ou à l'ouverture de six lignes de chemins de fer, dont la ligne Alost-Termonde-Puurs. Cette étude a démontré que le degré de couverture des coûts était particulièrement faible. Le réaménagement de la ligne ferroviaire entre Termonde et Alost a rencontré beaucoup de résistance parce que la densité de construction dans la zone de Hofstade se serait fortement accrue. Infrabel n'a dès lors pas élaboré de projets en ce sens. On examine actuellement l'existence d'un potentiel suffisant pour une fréquence accrue des trains L dans le cadre de la desserte des banlieues de Gand et d'Anvers sous la forme d'un train toutes les demi-heures aux heures de pointe. La SNCB ne doit y procéder que si la demande est suffisante.

01.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De NMBS heeft geen plannen op middellange termijn om de frequentie van de verbindingen Sint-Niklaas-Dendermonde-Brussel, Sint-Niklaas-Mechelen-Leuven en Gent-Sint-Niklaas-Antwerpen te verhogen. Het argument van de snelheid van de treinrit, dat mevrouw De Meyer aanhaalt, moet zeker verder worden bekeken. De NMBS verrichtte in 2001 een haalbaarheidsstudie naar de heropening of opening van zes spoorweglijnen, waaronder de lijn Aalst-Dendermonde-Puurs. Deze studie heeft een zeer zwakke dekkingsgraad van de kosten aangetoond. Omdat de bebouwing in de zone Hofstade-Aalst fors is toegenomen, zou een heraanleg van de spoorlijn tussen Dendermonde en Aalst veel weerstand oproepen. Infrabel heeft dan ook geen plannen in die zin. Men bekijkt momenteel of er voldoende potentieel is voor een hogere frequentie van L-treinen in het kader van de voorstadsbediening rond Gent en Antwerpen in de vorm van een halfuurdienst tijdens de spits. De NMBS moet dit enkel doen wanneer er voldoende vraag is.

Une attention particulière a été accordée à la sonorisation des quais aux points d'arrêt sans personnel, afin que les voyageurs puissent recevoir des informations en temps réel. Plus aucun point de vente ne sera fermé jusqu'en fin 2007.

La SNCB vise toujours à établir de bonnes correspondances entre les lignes les plus fréquentées. En ce qui concerne les nouveaux arrêts près des zones industrielles, il n'existe pas de critères uniformes pour l'ouverture d'une gare ou l'établissement d'un point d'arrêt. Les critères dépendent d'une ligne à l'autre et sont étudiés d'un point de vue technique et commercial.

Dans le cadre d'un arrêt supplémentaire, il est par exemple tenu compte du potentiel futur. Le succès d'une liaison ferroviaire auprès des travailleurs actifs dans un zoning industriel est fonction de leur domicile, de leurs horaires et de la situation de l'entreprise dans le parc en question.

La SNCB dispose déjà, à l'heure actuelle, de 210 trains à impériale circulant sur plusieurs lignes. Septante autres de ces trains ont été commandés en 2004 ; ils seront livrés en 2007 et en 2008. Le 13 décembre 2005, nonante véhicules supplémentaires, qui seront fournis en 2008 et en 2009, ont encore été commandés.

La SNCB coopère en permanence avec De Lijn pour améliorer les correspondances entre les bus et les trains. Les bus présentent souvent une souplesse supérieure à un moindre coût pour ce qui concerne la desserte des parcs d'activités.

A propos de l'accès aux gares et aux trains par les personnes handicapées, la SNCB recherche un équilibre entre la situation idéale souhaitée et une situation financièrement acceptable. Une étude de faisabilité a été menée à cet effet. Le nouveau contrat de gestion dispose que d'ici à 2008, les quais de 24 des 50 plus grandes gares belges seront rendus accessibles. Dans ces gares, la SNCB garantit une aide aux personnes à mobilité réduite et un numéro de téléphone national. La SNCB a récemment mené des travaux ou projette d'en mener dans les gares suivantes : Appelterre, Grammont, Alost, Liedekerke, Saint-Nicolas, Termonde, Londerzeel et Willebroek.

Les grandes gares situées dans la région entre le pays de Waas et la Dendre comportent un commerce horeca ou un magasin de journaux.

Bij de stopplaatsen zonder personeel heeft men bijzondere aandacht besteed aan de sonorisation van de perrons zodat de reizigers in real time informatie krijgen. Tot eind 2007 worden er ook geen verkooppunten meer gesloten.

De NMBS streeft steeds naar goede onderlinge aansluitingen tussen de meest gefreundeerde verbindingen. Inzake nieuwe haltes aan bedrijventerreinen is het zo dat er voor de opening van een station of een stopplaats geen eenvormige criteria bestaan. De criteria zijn afhankelijk van lijn tot lijn en worden technisch en commercieel bestudeerd.

Voor een bijkomende halte houdt men bijvoorbeeld rekening met het toekomstig potentieel. Het succes van de trein bij werknemers op bedrijventerreinen hangt ook af van de woonplaats van de werknemers, hun werkuren en de ligging van het bedrijf op het bedrijventerrein.

De NMBS beschikt nu reeds over 210 dubbeldeksrijtuigen op verschillende verbindingen. In 2004 heeft men er zeventig bij besteld. Zij worden geleverd in 2007 en 2008. Op 13 december 2005 werden negentig bijkomende rijtuigen besteld, die in 2008 en 2009 worden geleverd.

De NMBS werkt constant samen met De Lijn om de aansluitingen tussen bussen en treinen te verbeteren. Voor de bediening van bedrijventerreinen heeft de bus vaak een grotere flexibiliteit tegen een lagere kostprijs.

Inzake toegankelijkheid van stations en treinen voor mindervaliden zoekt de NMBS een evenwicht tussen de ideale situatie die de gehandicapten wensen, en een financieel aanvaardbare situatie. Er werd hiervoor een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Het nieuwe beheerscontract bepaalt dat tegen 2008 de perrons van 24 van de 50 belangrijkste Belgische stations toegankelijk worden gemaakt. De NMBS garandeert in die stations bijstand aan personen met een beperkte mobiliteit. Ook heeft de NMBS voor deze mensen een nationaal oproepnummer. De NMBS heeft recent werken uitgevoerd of plant werken in de volgende stations: Appelterre, Geraardsbergen, Aalst, Liedekerke, Sint-Niklaas, Dendermonde, Londerzeel en Willebroek.

In de belangrijkste stations van de regio Waas en Dender is een horeca- of perszaak aanwezig. In de kleinere stations is er een minimumaanbod via

Dans les plus petites gares, une offre minimum est prévue sous la forme de distributeurs d'en-cas et de boissons. Ces petites gares intéressent peu les entreprises ou les indépendants, pour des motifs de rentabilité.

Le cabinet dispose entre-temps du dossier de l'association de protection de l'environnement ABLLO. La SNCB reçoit plusieurs fois par an le Comité consultatif des usagers ainsi que le BTTB. Elle soumet chaque modification importante à l'avis du Comité consultatif et tient compte, dans la mesure du possible, des observations que formulent les associations qui en font partie.

La proposition de Mme Meeus est seulement réalisable par le biais du *light rail*. La SNCB mène une étude. À l'heure actuelle, il n'existe aucun projet tendant à instaurer ce type de matériel.

01.04 Magda De Meyer (sp.a-spirit) : Il existe un large consensus politique au Pays de Waas pour envisager la question de l'augmentation de la fréquence et de la vitesse dans sa globalité. Je voudrais demander au secrétaire d'État de réexaminer le dossier. Il faut que le Pays de Waas puisse proposer une offre valable de transports en commun en tant que solution de remplacement pour le problème de la mobilité. La SNCB se présente d'ores et déjà comme un partenaire très important à cet égard.

01.05 Ingrid Meeus (VLD) : Les possibilités offertes par le *light rail* sont étudiées de plus près. L'ouverture d'un point d'arrêt aux zonings industriels de Tamise, de Bornem et de Saint-Nicolas permettrait de résoudre en partie le problème des embouteillages sur la N16 à Tamise.

L'incident est clos.

02 Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les boîtes pour virement installées dans les bureaux de poste" (n° 9429)

02.01 Joseph Arens (cdH) : Des boîtes pour les virements ont été installées dans les bureaux de poste, mais ne sont accessibles qu'aux heures d'ouverture desdits bureaux, ce qui pose problème aux personnes qui travaillent et ne peuvent se rendre à la poste à ces heures. Envisagez-vous d'installer de telles boîtes avec un accès extérieur ?

snack- en drankautomaten. Om redenen van rentabiliteit zijn weinig bedrijven of zelfstandigen geïnteresseerd in deze kleinere stations.

Het kabinet heeft het dossier van milieuvereniging ABBLO intussen ontvangen. De NMBS ontvangt meermaals per jaar het Raadgevend Comité van de gebruikers bij de NMBS en de BTTB. Bij elke belangrijke wijziging vraagt de NMBS de mening van het Raadgevend Comité. De NMBS houdt in de mate van het mogelijke rekening met de opmerkingen van de verenigingen uit het Raadgevend Comité.

Het voorstel van mevrouw Meeus is enkel realiseerbaar via *light rail*. De NMBS voert een studie uit. Momenteel is er geen plan om dit soort materieel in te voeren.

01.04 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Binnen het Waasland is er een breed politiek draagvlak om de frequentie- en snelheidsverhoging in haar totaliteit te zien. Ik vraag de staatssecretaris om het dossier nog eens te bekijken. Het Waasland moet goed openbaar vervoer als alternatief naar voren kunnen schuiven. De NMBS is daarin een heel belangrijke partner.

01.05 Ingrid Meeus (VLD): De *light rail* wordt grondiger bestudeerd. Een halte aan de industrieparken van Temse, Bornem en Sint-Niklaas zou voor een stuk het fileprobleem op de N16 in Temse kunnen oplossen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de bussen voor overschrijvingen in de postkantoren" (nr. 9429)

02.01 Joseph Arens (cdH): In de postkantoren werden bussen voor overschrijvingen aangebracht die echter enkel tijdens de openingsuren bereikbaar zijn. Werkende mensen die zich tijdens die uren niet naar het postkantoor kunnen begeven, zijn daar de dupe van. Is het niet mogelijk om bussen aan de buitenkant van de kantoren aan te brengen?

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Ces boîtes sont placées dans les bureaux pour des raisons de sécurité. Des malfrats volent en effet ces formulaires pour obtenir les numéros de compte et les signatures, ce qui est plus facile dans des boîtes sans surveillance à l'extérieur. Nous n'allons donc rien changer.

Les personnes qui ne peuvent se libérer durant les heures d'ouverture des bureaux peuvent utiliser la « banque par téléphone » (Postphone) ou « par internet » (BPO banking).

L'incident est clos.

03 Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression des liaisons directes Bruxelles-Dinant" (n° 9478)

03.01 Joseph Arens (cdH) : Depuis le 11 décembre, la SNCB a supprimé les liaisons directes Bruxelles-Dinant. En raison de travaux en gare de Namur, les IC « M » qui, au départ de Bruxelles, se coupaient en deux à Namur et poursuivaient vers Liège-Liers et vers Dinant, ne continueront plus leur route que vers Liège, pour une période indéterminée.

Bien que les navetteurs disposent en principe du temps de changer de train en gare de Namur, il est arrivé plusieurs fois que le train de Dinant parte sous les nez des navetteurs en provenance de Bruxelles, qui doivent alors attendre une heure pour le train suivant ! La procédure destinée à retarder le train vers Dinant lorsque le train en provenance de Bruxelles est en retard n'a jamais été mise en œuvre.

Confirmez-vous la situation ? Pourquoi la liaison vers Liège-Liers a-t-elle été préférée à celle vers Dinant ? La suppression de cette liaison directe n'incite-t-elle pas les navetteurs à reprendre leur voiture ? Quelles sont les mesures prises par la SNCB pour aménager une bonne correspondance ? Un temps d'attente d'une heure pour avoir une correspondance lorsque le premier train a quelques minutes de retard n'est-il pas particulièrement pénalisant ?

03.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en*

02.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*) : Die bussen werden om veiligheidsredenen in de kantoren geplaatst. Het gebeurt namelijk dat mensen met slechte bedoelingen die formulieren stelen om rekeningnummers en handtekeningen te bemachtigen. Onbewaakte bussen die buiten het kantoor zijn aangebracht, maken het hun uiteraard alleen maar gemakkelijker. We laten dus alles bij het oude.

De mensen die zich niet tijdens de openingsuren van de kantoren kunnen vrijmaken, kunnen van *phone banking* (Postphone) of het internet (BPO-banking) gebruik maken.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de afschaffing van de rechtstreekse verbindingen Brussel-Dinant" (nr. 9478)

03.01 Joseph Arens (cdH) : Sinds 11 december heeft de NMBS de rechtstreekse verbindingen Brussel-Dinant afgeschaft. Wegens werken in het station van Namen zullen de uit Brussel vertrekkende IC "M"-treinen die in Namen werden gesplitst en respectievelijk naar Luik-Liers en Dinant reden, nog enkel Luik als bestemming hebben, en zulks voor onbepaalde tijd.

Hoewel de forenzen in principe over de nodige tijd beschikken om in het station van Namen over te stappen, is het verscheidene keren gebeurd dat de trein naar Dinant onder de ogen van de uit Brussel komende pendelaars is vertrokken. De betrokkenen moeten in dat geval een uur wachten op de volgende trein! De procedure aan de hand waarvan de trein naar Dinant kan worden opgehouden wanneer de uit Brussel komende trein vertraging heeft opgelopen, werd nooit toegepast.

Bevestigt u een en ander? Waarom werd de verbinding naar Luik-Liers verkozen boven die naar Dinant? Zal de afschaffing van die rechtstreekse verbindingen er de pendelaars niet toe aanzetten opnieuw voor de auto te kiezen? Welke maatregelen treft de NMBS om voor een goede aansluiting te zorgen? Is het niet bijzonder vervelend dat je een uur op een aansluiting moet wachten als je eerste trein enkele minuten vertraging heeft?

03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*) :

français) : Le choix de maintenir la liaison directe vers Huy et Liège se justifie par le fait que le nombre de voyageurs fréquentant la ligne 125 Liège–Namur vers Bruxelles est deux fois plus important que celui de la ligne 154. En outre, en heures de pointe, les trains IC M sont composés de douze voitures. Or, la gare de Dinant ne dispose pas de quais assez longs pour les recevoir.

La SNCB est consciente des conséquences pour les voyageurs. Toutefois, ces mesures sont nécessaires pendant cette phase des travaux.

Depuis l'application de la mesure, seules 5 correspondances sur 136 n'ont pu être assurées, dont une seule en heure de pointe et deux en raison d'un accident de personnes, de ou vers Dinant.

La mise en place d'un nouveau service provoque inévitablement quelques turbulences. Toutefois, la SNCB et Infrabel prennent les mesures nécessaires pour assurer au mieux l'acheminement des navetteurs de la ligne 154. Dès la fin des travaux, prévue pour juin 2006, la situation précédente sera rétablie.

03.03 Joseph Arens (cdH) : Il est dommage que l'on ne puisse mettre en œuvre la procédure consistant à prévenir le chef de gare que le train de Bruxelles-Namur a quelques minutes de retard. On pourrait ainsi retarder le train vers Dinant et faire en sorte que les navetteurs ne doivent pas attendre le train suivant pendant plus d'une heure.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'enquête de La Poste" (n° 9284)

04.01 Hilde Vautmans (VLD) : Au-travers d'une enquête de plus de dix pages, La Poste analyse les attentes de la population en matière de publicité dans leur boîte aux lettres. En fonction des réponses, le nouveau service Select Post demandera aux entreprises participantes d'adapter leurs fichiers d'envoi. L'enquête comporte toutefois des questions particulièrement intimes. Si les réponses tombent entre les mains de personnes mal intentionnées ou sont analysées erronément, il se créera dans notre pays une situation d'espionnage à grande échelle, et les risques

Er werd beslist de rechtstreekse verbinding naar Hoei en Luik te behouden, omdat het aantal reizigers dat van lijn 125 Luik-Namen naar Brussel gebruik maakt, twee maal hoger ligt dan het aantal reizigers op lijn 154. Op de spitsuren bestaan de IC M-treinen bovendien uit twaalf rijtuigen en de perrons van het station van Dinant zijn niet lang genoeg voor dat type trein.

De NMBS is zich bewust van de gevolgen van die maatregelen voor de reizigers. Tijdens deze fase van de werken zijn ze echter noodzakelijk.

Sinds de maatregel is ingegaan, konden slechts vijf van honderd zesendertig verbindingen niet worden verzekerd, waarvan slechts één in de spits. In twee gevallen was dit het gevolg van een persoonsongeval dat zich voordeed in de richting van of vanuit Dinant.

De invoering van een nieuwe dienstregeling leidt onvermijdelijk tot enige ongemakken. De NMBS en Infrabel doen echter het nodige om de pendelaars op lijn 154 in de beste omstandigheden van en naar Dinant te brengen. Wanneer de werken zoals gepland in juni 2006 klaar zijn, keert men terug naar de vroegere toestand.

03.03 Joseph Arens (cdH): Het is jammer dat men geen beroep kan doen op de procedure waarbij de stationschef wordt verwittigd dat de trein Brussel-Namen enkele minuten vertraging heeft opgelopen. Die zou de trein naar Dinant dan even kunnen laten wachten zodat de pendelaars niet gedurende meer dan een uur op de volgende moeten wachten.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de enquête van De Post" (nr. 9284)

04.01 Hilde Vautmans (VLD): Via een enquête van meer dan tien bladzijden gaat De Post na wat voor reclame mensen in hun bus willen. Op basis van de antwoorden zal de nieuwe dienst Select Post deelnemende bedrijven vragen hun mailinglijsten aan te passen. In de enquête worden echter bijzonder intieme vragen gesteld. Komen de antwoorden in verkeerde handen of worden ze slecht geanalyseerd, dan komen we in big-brotherland terecht en dreigt misbruik.

d'abus sont réels.

Un ménage sur quatre reçoit l'enquête. Comment les ménages ont-ils été sélectionnés ? Select Post relève-t-il du service universel ? Qui finance l'enquête ? De quel budget s'agit-il ? Qu'en est-il du respect de la vie privée ? Quelles informations sont transmises aux sociétés ? À quelles fins ?

04.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'étais inquiet moi aussi, tout comme mon prédécesseur. Cependant, La Poste a garanti dès la fin janvier 2005 que des précautions suffisantes avaient été prises. Ainsi, la participation à l'enquête est facultative. Je regrette toutefois que l'enveloppe brune utilisée pour l'envoi du formulaire d'enquête suscite l'impression qu'il s'agit d'un courrier officiel.

Le consommateur décide lui-même quelles informations il transmet et, selon La Poste, il ne peut y avoir de problèmes en matière de respect de la vie privée que si des informations sont recueillies à l'insu des intéressés.

La base de données sera gérée par La Poste elle-même et les entreprises ne pourront pas la consulter. Par contre, les données collectées seront commercialisées aux conditions du marché. L'objectif est de faire en sorte que les revenus provenant d'un plus grand volume de publicité adressée couvrent les frais de la collecte et du traitement des informations.

Il s'agit effectivement d'une enquête nationale.

Le projet Select Post ne fait pas partie du service universel mais a pour but de constituer une base de données où figurent les préférences des consommateurs. La Poste utilisera ces informations pour aider les clients qui veulent envoyer de la publicité adressée car elle souhaite promouvoir ce type de produits. La publicité adressée sera envoyée aux consommateurs qui figurent dans la base de données.

Tout comme mon prédécesseur, je me posais des questions sur le respect de la vie privée. La Poste en a tenu compte et a organisé l'enquête sans aucune obligation.

04.03 Hilde Vautmans (VLD) : Le Secrétaire d'État a le mérite de tenter de justifier l'enquête mais il ne me convainc pas. Quelle est l'importance du budget que La Poste a dégagé pour cette

Een op de vier gezinnen ontvangt de enquête. Hoe werden ze geselecteerd? Maakt Select Post deel uit van de universele dienstverlening? Wie betaalt het onderzoek? Om welk budget gaat het? Hoe zit het met de privacy? Welke informatie wordt doorgegeven aan bedrijven? Met welk doel?

04.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Ook ik was bezorgd, net als mijn voorganger. Eind januari 2005 verzekerde De Post echter al dat er voldoende buffers waren ingebouwd. Zo is deelname aan de enquête vrijwillig. Ik vind het wel vervelend dat de bruine envelop waarin de enquête wordt verstuurd, de ontvanger de indruk geeft dat het om een officieel schrijven gaat.

De consument bepaalt zelf welke informatie hij doorgeeft. Volgens De Post kan er enkel een privacyprobleem zijn als de informatie wordt verzameld zonder het medeweten van de betrokkenen.

De gegevensbank zal door De Post zelf worden beheerd en bedrijven zullen hem niet kunnen consulteren. De verzamelde gegevens zullen wel gecommercialiseerd worden tegen marktvoorwaarden. Het is de bedoeling dat de inkomsten uit een groter volume geadresseerde reclame de kosten zullen dekken van de verzameling en verwerking van de gegevens.

Het gaat wel degelijk om een nationale enquête.

Het project Select Post maakt geen deel uit van de universele dienstverlening. Het gaat om een project dat erop gericht is een databank met consumentenvoorkeuren aan te leggen. De Post zal die informatie gebruiken om klanten die geadresseerde reclame willen versturen, te helpen, omdat men dit soort product wil promoten. De geadresseerde reclame zal worden verstuurd aan consumenten die in de databank zitten.

Ook ik had, net zoals mijn voorganger, bij dit project aanvankelijk vragen in verband met het respect voor de privacy. De Post heeft hiermee rekening gehouden en heeft de enquête helemaal vrijwillig gehouden.

04.03 Hilde Vautmans (VLD): De staatssecretaris doet een verdienstelijke poging om de enquête goed te praten, maar hij kan me niet overtuigen. Hoe groot is het budget dat De Post voor dit

initiative ? Le secrétaire d'État s'attend à des retombées positives mais celles-ci ne sont bien entendu pas encore établies.

Je déplore que le logo de La Poste soit en quelque sorte utilisé abusivement pour cette enquête. Le consommateur a déjà tendance à mettre rapidement en doute le fonctionnement efficace d'une institution telle que La Poste.

Le secrétaire d'État est-il informé du nombre de formulaires d'enquête renvoyés ? Ce type d'enquêtes sera-t-il encore organisé ? Je maintiens que la direction de La Poste devra réfléchir à deux fois à l'avenir avant de prendre ce type d'initiatives.

L'incident est clos.

05 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 "les souhaits exprimés par les voyageurs à l'occasion de la mise en service de la liaison ferroviaire Louvain-Zaventem" (n° 9494)

05.01 **Carl Devlies** (CD&V) : La ligne ferroviaire qui relie Louvain à l'aéroport de Zaventem par la courbe de Nossegem a été mise en service à la fin de l'an dernier. Cette liaison assure un gain de temps considérable aux usagers qui souhaitent rejoindre l'aéroport depuis l'est du pays. Les administrations locales de Herent et de Kortenberg mettent tout en œuvre pour obtenir un arrêt supplémentaire dans leur commune. Quantité d'usagers travaillant à l'aéroport ou dans ses environs immédiats prennent en effet le train dans ces gares. Dans le même temps, des plaintes ont été formulées concernant le confort du train omnibus circulant entre Louvain et Bruxelles. Du matériel plus ancien et en plus petit nombre serait mis en service.

Comment la SNCB réagit-elle à ces observations ?

05.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La liaison directe entre Louvain et l'aéroport de Zaventem représente effectivement un gain de temps considérable pour les voyageurs en provenance de l'est du pays qui souhaitent se rendre à l'aéroport. La nouvelle offre a été établie sur la base du plan de transport en vigueur et de l'infrastructure disponible. Il s'agit de deux voies sur la ligne 36 entre Herent et Bruxelles-Nord, où des travaux étaient en cours jusqu'il y a peu, et de trois voies dans la gare de Bruxelles National-Aéroport

initiatief heeft uitgetrokken? De staatssecretaris rekent op een terugverdieneffect, maar dat valt natuurlijk nog maar af te wachten.

Ik betreur dat het logo van De Post enigszins werd misbruikt voor deze enquête. Aan de efficiënte werking van een instelling als De Post wordt door de consument zo al snel getwijfeld.

Heeft de staatssecretaris een zicht op het aantal teruggestuurde enquêteformulieren? Zal dit soort enquêtes nog worden georganiseerd? Ik blijf erbij dat de top van De Post in de toekomst twee keer moet nadenken alvorens een gelijkaardig initiatief te nemen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de verzuchtingen van reizigers naar aanleiding van de ingebruikstelling van de treinverbinding Leuven-Zaventem" (nr. 9494)

05.01 **Carl Devlies** (CD&V): Eind vorig jaar werd de rechtstreekse treinverbinding tussen Leuven en de luchthaven van Zaventem in gebruik genomen via de zogenaamde bocht van Nossegem. Deze verbinding zorgt voor een aanzienlijke tijds winst voor wie uit het oosten van het land de luchthaven wil bereiken. De lokale besturen van Herent en Kortenberg ijveren voor een bijkomende stopplaats in hun gemeente. In die stations stappen nogal wat treingebruikers op die op de luchthaven of in de onmiddellijke omgeving ervan werken. Tegelijk werd een aantal klachten naar voren gebracht over het comfort op de stoptrein tussen Leuven en Brussel. Er zou naar verluidt minder en ouder materieel worden ingezet.

Wat is de reactie van de NMBS op deze opmerkingen?

05.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): De rechtstreekse verbinding tussen Leuven en de luchthaven van Zaventem betekent inderdaad een gevoelige tijds winst voor wie vanuit het oosten van het land de luchthaven wil bereiken. Het nieuwe aanbod werd vastgelegd op basis van het vigerende vervoerplan en de beschikbare infrastructuur. Het gaat om twee sporen op de lijn 36 tussen Herent en Brussel-Noord, waarop tot voor kort werd gewerkt, en drie sporen in het station Brussel Nationaal-Luchthaven dat als

qui limite les possibilités d'exploitation en tant que gare de tête de ligne.

Des points d'arrêt supplémentaires sur la ligne entre Louvain et l'aéroport de Zaventem augmenteraient le temps du trajet et hypothéqueraient les possibilités de correspondance avec les trains IC-K en direction de Tirlemont, de Hasselt et de Genk.

Les nouveaux horaires réorganiseront complètement l'offre sur la ligne 36 à partir de décembre 2006. Quatre voies seront alors disponibles entre Louvain et Bruxelles, ce qui offrira évidemment des possibilités d'exploitation supplémentaires.

La desserte locale entre Louvain et Bruxelles est offerte sous la forme d'une ligne CR les jours ouvrables. Ce projet de qualité permettra notamment l'utilisation exclusive d'automotrices doubles modernisées récemment.

05.03 Carl Devlies (CD&V) : Il faudra donc attendre les nouveaux horaires.

Le secrétaire d'État dément-il les plaintes relatives à la perte de confort de l'omnibus entre Louvain et Bruxelles ?

05.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en néerlandais) : Nous nous trouvons actuellement dans une phase transitoire où du matériel non CR est utilisé temporairement sur des lignes CR. La situation s'améliorera progressivement.

L'incident est clos.

06 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 candidatures à l'ouverture de magasins postaux" (n° 9529)

06.01 Roel Deseyn (CD&V) : La Poste a lancé dernièrement un appel à candidatures pour l'ouverture de 'magasins de poste'. Une centaine de candidats se sont manifestés. La Poste anticipe ainsi la fermeture future de quelques bureaux de poste traditionnels.

Parmi ces candidats, 84 auraient été sélectionnés. Il y aura au total 130 magasins postaux, dont 46 sont déjà ouverts aujourd'hui. Ces chiffres sont-ils exacts ? Sur la base de quels critères de sélection certains endroits ont-ils été choisis et d'autres rejetés ?

kopstation de exploitatiemogelijkheden beperkt.

Bijkomende stopplaatsen op de lijn tussen Leuven en de luchthaven van Zaventem zouden de rijttijd verhogen en de overstapmogelijkheden met de IC-K-treinen richting Tienen, Hasselt en Genk hypothekeren.

Het aanbod op lijn 36 zal volledig worden gereorganiseerd vanaf de nieuwe dienstregeling van december 2006. Er zullen dan vier sporen tussen Leuven en Brussel beschikbaar zijn, wat natuurlijk bijkomende exploitatiemogelijkheden biedt.

De lokale verbinding tussen Leuven en Brussel wordt op werkdagen aangeboden als CR-verbinding. Dit kwaliteitsproject houdt onder meer in dat er uitsluitend recent gemoderniseerde tweeledige motorstellen ingezet worden.

05.03 Carl Devlies (CD&V) : Het is dus wachten op de nieuwe dienstregeling.

Spreekt de staatssecretaris de klachten in verband met het comfortverlies op de stoptrein tussen Leuven en Brussel tegen ?

05.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands) : We zitten momenteel in een overgangsfase, waarin niet-CR-materieel tijdelijk wordt ingezet op CR-verbindingen. Geleidelijk aan zal de situatie verbeteren.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de kandidatuurstelling tot het openen van postwinkels" (nr. 9529)

06.01 Roel Deseyn (CD&V) : De Post heeft onlangs kandidaten gevraagd voor het openen van zogenaamde postwinkels. Er bood zich een honderdtal kandidaten aan. De Post anticipeert hiermee op de toekomstige sluiting van een aantal klassieke postkantoren.

Uit deze kandidaten zouden er 84 gekozen worden. Er komen in totaal 130 postwinkels. Hiervan zijn er nu al 46 geopend. Kloppen deze aantallen ? Op basis van welke selectiecriteria werden bepaalde locaties wel en andere niet geselecteerd ?

Combien de bureaux de poste traditionnels disparaîtront-ils à terme ? Quels critères sont-ils d'application pour cette sélection ?

L'appel aux candidats à l'ouverture de magasins de poste a été lancé avant l'évaluation officielle du projet de boutique postale. Je suppose que l'on a considéré que l'évaluation serait positive. Ce n'est pas étonnant étant donné qu'à ce stade du projet, le consommateur dispose de davantage de possibilités que par le passé. Après la fermeture de quelques bureaux de poste, cette évaluation pourrait néanmoins s'avérer totalement différente. Ou cette situation future a-t-elle déjà été prise en compte au moment de l'évaluation ?

La Poste souligne que l'augmentation du nombre de magasins de poste concerne surtout les provinces du Brabant flamand, d'Anvers, du Brabant wallon et de Namur. Que signifie cette répartition géographique ?

06.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Une évaluation du concept des magasins postaux a eu lieu en août et elle a confirmé la tendance positive de la première phase. C'est pourquoi il a été décidé, compte tenu de la longue procédure d'attribution, de publier déjà l'appel à candidatures, ce qui n'implique toutefois aucun engagement.

La Poste a procédé à l'évaluation finale en décembre. Les interviews des clients ont déjà eu lieu en octobre et les chiffres des magasins concernaient la période jusque fin novembre. Plus de 100 000 contacts clients ont été enregistrés dans les magasins postaux participants au cours de cette période. Aucune différence n'a été constatée au niveau de la satisfaction des clients entre les endroits où des magasins postaux avaient déjà été regroupés et ceux où cela n'était pas encore le cas. Sur la base de ces résultats, La Poste a décidé de créer 130 magasins postaux supplémentaires en 2006. Lors de la sélection, il est tenu compte de la compatibilité avec les activités principales et avec la santé financière. La commission d'attribution tiendra compte, lors de l'attribution définitive, de différents critères, tels que l'importance du trafic, la disponibilité du personnel, les heures d'ouverture, la perception de la qualité, ...

Il est encore trop tôt pour révéler des chiffres. Nous ne pourrions répondre à cette question que dans les mois à venir.

Hoeveel klassieke postkantoren zullen op termijn verdwijnen? Welke criteria gelden bij deze selectie?

De oproep tot kandidaat-postwinkels werd gedaan voorafgaand aan de officiële evaluatie van het postwinkelproject. Ik neem aan dat men hoe dan ook uitging van een positieve evaluatie. Dit is natuurlijk niet abnormaal, omdat in deze fase van het project het de consument meer mogelijkheden geeft dan vroeger. Na de sluiting van een aantal kantoren zou die evaluatie er wel eens helemaal anders kunnen uitzien. Of werd bij de evaluatie al rekening gehouden met die toekomstige toestand?

De Post beklemtoont dat de uitbreiding van het aantal postwinkels vooral betrekking heeft op de provincies Vlaams-Brabant, Antwerpen, Waals-Brabant en Namen. Wat is de betekenis van deze geografische indeling?

06.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): In augustus werd een evaluatie gehouden van het concept postwinkels, die de positieve trend van de eerste fase bevestigde. Daarom werd, rekening houdend de lange procedure voor de toewijzing, besloten om de oproep tot kandidaturen al te publiceren. Dit houdt geen engagement tot gunning in.

De Post heeft de eindevaluatie doorgevoerd in december. De interviews van de klanten gebeurden reeds in oktober en de cijfergegevens uit de winkels betroffen de periode tot eind november. In die periode werden meer dan 100 000 klantencontacten geregistreerd in de deelnemende postwinkels. Er werden geen verschillen vastgesteld in de klantentevredenheid tussen plaatsen waar al postkantoren werden gehergroepeerd en plaatsen waar dat nog niet het geval was. Op basis van deze resultaten heeft De Post besloten om het aantal postwinkels in 2006 uit te breiden tot ongeveer 130. Bij de selectie wordt rekening gehouden met de verenigbaarheid met de hoofdactiviteiten en de financiële gezondheid. De gunningscommissie zal bij de uiteindelijke toewijzing rekening houden met verschillende criteria, zoals de omvang van de trafiek, de beschikbaarheid van personeel, openingsuren, kwaliteitsperceptie...

Het is nog te vroeg om de cijfers bekend te maken. We zullen op deze vraag pas in de loop van de komende maanden kunnen antwoorden.

De postwinkels die in 2006 de deuren openen,

Les magasins postaux qui ouvriront leurs portes en 2006 seront essentiellement situés dans les provinces d'Anvers, du Brabant et de Namur. Le choix a été opéré uniquement pour des raisons d'efficacité économique et non pour des motifs politiques.

06.03 Roel Deseyn (CD&V) : Dispose-t-on de garanties en termes de continuité ? La fermeture d'un bureau devrait automatiquement s'accompagner d'une solution de remplacement à proximité.

Je suppose que le chiffre de 130 magasins postaux se rapporte à l'ensemble du pays.

Les bureaux destinés à être regroupés sont-ils déjà localisés ?

06.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le contrat de gestion prévoit une dispersion régionale. Toute fermeture d'un magasin postal donnera automatiquement lieu à une solution de remplacement.

Nous procédons par phases. Il convient d'attendre l'installation des magasins postaux. Ce n'est qu'ensuite qu'on pourra analyser les conséquences pour les bureaux de poste.

L'incident est clos.

07 Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la construction des bâtiments de La Poste à Arlon" (n° 9554)

07.01 Joseph Arens (cdH) : En mai 2005, M. Van de Lanotte déclarait que les nouveaux bâtiments de La Poste à Arlon seraient prêts pour décembre 2005. Toutefois, les travaux n'ont pas encore été effectués. Pouvez-vous me dire quand ils débiteront et quand le déménagement sera possible ?

07.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Le projet de construction est actuellement dans la phase de demande des prix. Les travaux devraient débiter à la mi-février 2006, le déménagement étant prévu pour septembre 2006.

Le retard pris est dû aux études complémentaires réalisées par La Poste pour répondre aux exigences strictes des pompiers et à la décision de désamianter la toiture du hall principal du bâtiment.

zullen vooral in de provincies Antwerpen, Brabant en Namen liggen. Dit is uitsluitend om redenen van bedrijfsmatige efficiëntie en heeft niets te maken met politieke motieven.

06.03 Roel Deseyn (CD&V): Zijn er garanties voor de continuïteit? Als een kantoor gesloten wordt, zou er in de omgeving steeds een alternatief moeten worden geboden.

Ik neem aan dat het cijfer van 130 postwinkels betrekking heeft op het hele land?

Zijn er al locaties bekend voor de hergroeperingen?

06.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Het beheerscontract voorziet in een regionale spreiding. In geval van een sluiting van een postwinkel zal er automatisch een alternatief moeten worden geboden.

We werken in fases. Eerst moeten we de implementatie van de postwinkels afwachten. Daarna pas kan gekeken worden naar de consequenties voor de postkantoren.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het optrekken van de gebouwen van De Post in Aarlen" (nr. 9554)

07.01 Joseph Arens (cdH): In mei 2005 verklaarde de heer Vande Lanotte dat de nieuwe gebouwen van De Post in Aarlen in december 2005 klaar zouden zijn. De werken werden echter nog niet uitgevoerd. Wanneer zullen zij aanvangen en wanneer zal de verhuizing kunnen plaatsvinden?

07.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): De bouwplannen zitten momenteel in het stadium van de prijsaanvraag. De werken zouden medio februari 2006 van start moeten gaan; de verhuizing is gepland voor september 2006.

De vertraging is te wijten aan de bijkomende studies die De Post heeft uitgevoerd: er moet immers voldaan worden aan de strenge eisen van de brandweer, en het asbest moet verwijderd worden uit het dak van de grote hal van het gebouw.

07.03 Joseph Arens (cdH): Le bon de commande était signé en juin. Mais le retard pris s'explique apparemment par une volonté d'améliorer le projet et de préserver la santé des travailleurs.

07.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en français*) : Oui.

L'incident est clos.

08 Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'accueil des voyageurs en gare d'Aye" (n° 9669)

08.01 Joseph Arens (cdH): Le Comité Consultatif des Usagers auprès du Groupe SNCB a rédigé un avis concernant l'accueil des voyageurs en gare d'Aye. Le Comité formule différentes propositions relatives à l'aménagement de la gare et de ses abords, à l'aménagement des quais et à l'information aux voyageurs. Je souhaiterais que le ministre prenne position quant à ces propositions et nous indique, le cas échéant, l'échéancier selon lequel la SNCB procédera aux adaptations nécessaires.

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*): Je souhaiterais que vous laissiez à la SNCB le temps d'examiner les avis du Comité des Usagers avant de les soumettre en question parlementaire. Je propose donc d'attendre la réponse de la SNCB concernant l'avis 05/37. Il me semble toutefois que certaines des petites adaptations proposées devraient être réalisables dans un délai raisonnable.

08.03 Joseph Arens (cdH): Je reviendrai ultérieurement sur cette question.

Notez néanmoins qu'il me semble important que la SNCB connaisse l'avis de son ministre de tutelle. J'aime que la politique puisse jouer pleinement son rôle de pression à ce niveau.

08.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*): Laissons à la SNCB le temps d'étudier ce dossier.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Camille Dieu au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la

07.03 Joseph Arens (cdH): De bestelbon werd in juni ondertekend. De vertraging is blijkbaar toe te schrijven aan de bedoeling de kwaliteit van het project te verbeteren en de gezondheid van het personeel te beschermen.

07.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Inderdaad.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het onthaal van de reizigers in het station van Aye" (nr. 9669)

08.01 Joseph Arens (cdH): Het Raadgevend Comité van de Gebruikers heeft een advies uitgebracht over het reizigersonthaal in het station van Aye. Het Comité formuleert een aantal voorstellen in verband met de inrichting van het stationsgebouw, de stationsomgeving, de perrons en aangaande de informatie aan de reizigers. Graag het standpunt van de staatssecretaris over die voorstellen, alsook desgevallend de timing die de NMBS zal volgen om de nodige aanpassingen uit te voeren.

08.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Mag ik vragen dat u de NMBS de nodige tijd zou laten om de adviezen van het Comité van de Gebruikers te onderzoeken, vóór u er parlementaire vragen over stelt. Ik stel voor dat we het antwoord van de NMBS op advies 05/37 afwachten. Anderzijds denk ik dat een aantal van de beperkte aanpassingen die het Comité voorstelt, binnen een redelijke termijn zouden moeten kunnen worden uitgevoerd.

08.03 Joseph Arens (cdH): Ik zal hier later op terugkomen.

Neem er niettemin nota van dat ik het belangrijk vind dat de NMBS het advies zou kennen van de toeziend minister. Ik zou willen dat de politici hun rol ten volle zouden spelen en de nodige pressie ter zake uitoefenen.

08.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Wij moeten de NMBS de nodige tijd gunnen om dat dossier te onderzoeken.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,

ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le projet de réouverture de la liaison ferroviaire Quiévrain-Valenciennes" (n° 9566)

09.01 Camille Dieu (PS) : Depuis décembre 2005, s'est réouverte la ligne transfrontalière Aulnoye-Maubeuge-Quévy-Mons qui offre l'accès à Zaventem aux habitants du Nord de la France. C'est l'aboutissement de trois ans de travail des forces vives belges et françaises (syndicats, cheminots et politiques).

Un article du *Monde* du 6 avril 2005 livrait la liste des réouvertures françaises dont celle de la ligne Quiévrain – Valenciennes. A l'époque, M. Landuyt avait indiqué qu'une étude à ce sujet était reprise au projet de contrat de gestion de la SNCB, et devait démarrer rapidement à la suite du lancement par la SNCF d'un cahier spécial des charges. B-Cargo était aussi intéressé. Le ministre souhaitait mettre en œuvre rapidement un projet marchandises, sans attendre l'étude sur le trafic voyageurs, de plus grande envergure. Qu'en est-il aujourd'hui ?

09.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Le contrat de gestion de la SNCB prévoit bien des améliorations d'offres de trafic transfrontalier, dont la liaison Quiévrain – Valenciennes. Dans ce dossier, le Réseau Ferré de France a désigné un consultant privé qui a pris contact avec la SNCB et Infrabel.

Une réunion du Comité de pilotage s'est tenue à la sous-préfecture de Valenciennes en décembre 2005. La région Nord-Pas-de-Calais, la chambre de commerce et autres intervenants, dont B-Cargo, insistent pour une réouverture de cette ligne (trafic voyageurs et fret).

Une seconde réunion du comité doit avoir lieu au premier trimestre 2006. Nous aurons, alors, plus d'informations sur l'évolution de ce dossier.

09.03 Camille Dieu (PS) : Les choses avancent donc, même si c'est lent. J'espère que cela ira plus vite à l'avenir et que vous y serez attentif, avec Infrabel et la SNCF.

L'incident est clos.

10 Question de Mme Camille Dieu au secrétaire

toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de geplande heropening van de spoorverbinding Quiévrain-Valenciennes" (nr. 9566)

09.01 Camille Dieu (PS): In december 2005 werd de grensoverschrijdende lijn Aulnoye-Maubeuge-Quévy-Bergen, die de inwoners van Noord-Frankrijk een toegang tot de luchthaven van Zaventem biedt, heropend. Dat was het resultaat van drie jaar werk van diverse Belgische en Franse maatschappelijke actoren (vakbonden, spoorwegpersoneel en politici).

In een artikel in de krant *Le Monde* van 6 april 2005 werd een lijst gepubliceerd van de Franse lijnen die werden heropend, waaronder die van Quiévrain-Valenciennes. De heer Landuyt had indertijd verklaard dat in het ontwerp-beheerscontract van de NMBS een studie dienaangaande was opgenomen en dat die snel zou worden verricht ten gevolge van het uitschrijven van een bijzonder bestek door de SNCF. Ook B-Cargo betoonde belangstelling voor dat dossier. De minister wilde snel werk maken van een project met betrekking tot het goederenvervoer, zonder te wachten op de grootschaligere studie over het reizigersvervoer.

09.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Het beheerscontract van de NMBS voorziet wel degelijk in verbeteringen van het grensoverschrijdend treinaanbod, waaronder de verbinding Quiévrain-Valenciennes. In dit dossier heeft het Réseau Ferré de France een privé-consultant aangewezen die met de NMBS en Infrabel contact heeft opgenomen.

In december 2005 heeft in de sous-préfecture van Valenciennes een vergadering van de stuurgroep plaatsgevonden. De regio Nord-Pas-de-Calais, de kamer van koophandel en andere partners, waaronder B-Cargo, dringen aan op een heropening van die lijn (reizigers- en goederenvervoer).

Het comité komt een tweede keer bijeen tijdens het eerste kwartaal van 2006. Dan zullen we meer weten over de voortgang van het dossier.

09.03 Camille Dieu (PS): Er zit dus schot in de zaak, ook al gaat het langzaam. Ik hoop dat het in de toekomst sneller zal gaan, en dat u samen met Infrabel en de NMBS op de goede voortgang zal toezien.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de

d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "Géoroute 2" (n° 9567)

10.01 Camille Dieu (PS) : Le 12 juillet 2005, M. Thijs, administrateur délégué de La Poste, déclarait que la situation de La Poste s'était améliorée, grâce à des réformes « socialement responsables », comme le programme « Géoroute » qui rationalise les tournées des facteurs. Ce système aurait entraîné une « hausse de la productivité, en mettant davantage le facteur sous pression », tout en permettant au facteur d'assurer certains services sociaux « mais sans y consacrer beaucoup de temps, sauf financement supplémentaire ».

Cette déclaration corrobore les craintes des syndicats à propos des conditions de travail des postiers – notamment ceux de plus de 50 ans – du maintien de l'emploi et du rôle social du facteur.

A la suite des réactions en front commun syndical de décembre, la direction de La Poste a proposé des adaptations au système « Géoroute 2 », mais en continuant à mettre 800 emplois en danger d'ici 2007 et sans résoudre les autres questions.

Le 9 janvier, s'est tenue une réunion entre la direction et les syndicats ; à quel sujet ? Comment La Poste va-t-elle assumer une gestion « socialement responsable » des réformes, notamment pour les postiers âgés ? Le gouvernement va-t-il accorder un financement supplémentaire pour permettre de préserver le rôle social du facteur ?

10.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : La direction de La Poste et les organisations syndicales ont bien tenu, le 9 janvier, une réunion technique sur la charge de travail du personnel plus âgé. Vu la complexité du dossier et le statut du personnel, ces discussions nécessiteront plusieurs réunions avant les actions concrètes.

Le rôle du facteur a toujours dépassé celui de simple porteur de lettres ou petits paquets. Le facteur aide aussi les personnes âgées et isolées. C'est une personne de confiance pour beaucoup et il peut signaler des situations alarmantes, entre autres.

staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "Georoute 2" (nr. 9567)

10.01 Camille Dieu (PS): Op 12 juli 2005 verklaarde gedelegeerd bestuurder van De Post, de heer Johnny Thijs, voor onze commissie dat de toestand bij De Post erop vooruitgegaan was dankzij een aantal "sociaal verantwoorde" hervormingen, waaronder het Georouteproject voor de rationalisering van de postrondes. Volgens de heer Thijs zou dat systeem een stijging van de productiviteit in de hand gewerkt hebben. Tegelijk wordt de postbode meer onder druk gezet. Een zekere mate van sociale dienstverlening kan hij nog wel bieden, maar veel tijd krijgt hij daar niet voor, tenzij er extra financiële middelen worden verleend, aldus Thijs.

Daarmee wordt de vrees van de vakbonden omtrent de arbeidsomstandigheden van de postmannen (en meer bepaald de vijftigplussers), het behoud van de werkgelegenheid en de sociale rol van de postbode bewaarheid.

Naar aanleiding van de reacties van het gemeenschappelijk vakbondsfront in december heeft de directie van De Post voorgesteld het systeem-Georoute 2 aan te passen. Toch staan er nog altijd 800 banen op de tocht tegen 2007, en ook de andere problemen worden niet opgelost.

Op 9 januari zijn directie en vakbonden opnieuw om de tafel gaan zitten. Waarover werd er vergaderd? Hoe zal De Post de hervormingen "op een sociaal verantwoorde manier" in goede banen leiden, inzonderheid voor de oudere postbeambten? Zal de regering met extra geld over de brug komen om de sociale rol van de postbode te vrijwaren?

10.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): De directie van De Post en de vakbonden hebben elkaar op 9 januari inderdaad ontmoet tijdens een technische vergadering over de werklast van de oudere personeelsleden. Rekening houdend met de complexiteit van het dossier en met het personeelsstatuut zullen verscheidene vergaderingen nodig zijn vooraleer concrete maatregelen kunnen worden genomen.

De postbode doet meer dan enkel brieven of pakjes bezorgen, hij helpt ook bejaarden en alleenstaanden. Voor heel wat mensen is hij een vertrouwenspersoon. Hij is daarnaast goed geplaatst om, bijvoorbeeld, verontrustende situaties op te merken.

Dankzij de werkverdeling binnen de self-management teams met ingang van zomer 2006

La répartition du travail au sein des self-management teams à partir de l'été 2006 permettra aux facteurs plus âgés de se concentrer sur la fonction sociale de La Poste, sans moyens financiers supplémentaires.

Le rôle social de La Poste lui permet de proposer une offre de service plus qualitative par rapport à ses concurrents et est susceptible d'améliorer son image et d'attirer de nouveaux clients.

Un projet en cours à Maaseik, où La Poste distribue à des personnes moins mobiles du matériel de bibliothèque, prouve que le rôle social de La Poste n'est pas incompatible avec une gestion saine. Il sera évalué en mai. Rien n'empêche que cette initiative fasse école.

10.03 Camille Dieu (PS): Je n'ai pas très bien compris le concept de concentration des efforts des facteurs les plus âgés sur le rôle social de La Poste.

10.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (en français) : Ce système devrait pouvoir être examiné au Danemark en février. Mais il semblerait d'ores et déjà que c'est une opération qui marche fort bien.

10.05 Camille Dieu (PS): Plusieurs réunions sont prévues pour organiser le travail à l'avenir. Je reviendrai donc vous demander davantage d'explications.

D'une rencontre avec des représentants danois, lors d'un colloque européen à Milan, je tire la conclusion que s'il y a, certes, des éléments à retenir de leur expérience, les modes de vie et de pensée danois étant cependant fort différents des nôtres, je ne suis pas sûre que le concept de responsabilisation au sein d'équipes soit transposable chez nous.

Le rôle social de La Poste est tout à fait réel. Il faut le préserver parce que c'est cela qui fait que La Poste belge reste la poste belge.

L'incident est clos.

Président: M. Jan Mortelmans.

11 Question de M. Melchior Wathelet au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture des bureaux de poste et les choix quant aux

zullen de oudere postbodes zich meer op de sociale rol van De Post kunnen toeleggen, zonder dat daartoe bijkomende financiële middelen nodig zijn.

Door haar maatschappelijke rol kan De Post een kwalitatief hoogstaandere dienstverlening aanbieden dan haar concurrenten en kan ze aan haar imago sleutelen en nieuwe klanten aantrekken.

In Maaseik loopt er thans een project waarbij De Post minder mobiele mensen boeken en dergelijke uit de bibliotheek bezorgt. Het bewijst dat de maatschappelijke rol van De Post een goed beheer niet uitsluit. Het project zal in mei worden geëvalueerd. Waarom zou dit initiatief geen navolging krijgen?

10.03 Camille Dieu (PS): Ik heb niet goed begrepen wat u bedoelde toen u zei dat de oudste postbodes zich op de maatschappelijke taken van De Post zouden kunnen concentreren.

10.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Ik hoop dat ik in februari kan onderzoeken hoe dat systeem in Denemarken werkt. Maar ik kan nu al zeggen dat die werkwijze blijkbaar vruchten afwerpt.

10.05 Camille Dieu (PS): Er zijn meerdere vergaderingen gepland om de toekomstige werkmethoden vast te leggen. Ik zal u dus later daarover meer uitleg vragen.

Uit gesprekken met Denen tijdens een Europees colloquium in Milaan, heb ik kunnen besluiten dat we inderdaad heel wat uit hun ervaringen kunnen leren. De levenswijze en de mentaliteit van de Denen verschillen echter grondig van de onze, zodat ik me afvraag of het begrip van de responsabilisering van de teams zomaar bij ons kan worden ingevoerd.

De Post vervult ontegensprekelijk een maatschappelijke taak die we moeten vrijwaren, want net daardoor onderscheidt de Belgische Post zich van andere postbedrijven.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer Jan Mortelmans.

11 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van postkantoren en de keuzes die ter zake worden

fermetures" (n° 9689)

11.01 Melchior Wathelet (cdH): La Poste vit, certes, aujourd'hui un profond changement et il faut, en effet, rationaliser les services.

Évidemment, ces rationalisations doivent entraîner le moins de désagréments possibles pour le client de La Poste. J'ai été vivement interpellé par l'annonce de la fermeture de bureaux de poste dans ma région et j'ai le plus grand mal à comprendre les raisons qui ont présidé au choix des bureaux de poste devant être fermés, celui de Petit-Rechain en particulier.

La première raison évoquée est une raison de sécurité. Or, le bureau de Petit-Rechain a été sécurisé il y a un an.

La deuxième raison avancée est le nombre de clients. Or, le bureau de Petit-Rechain aligne d'excellents chiffres.

Enfin, il est important que La Poste joue son rôle social, ce qui passe par le maintien de bureaux qui permettent aux citoyens de se rencontrer et de se tourner vers les commerces locaux avoisinants, comme c'est le cas à Petit-Rechain.

Quels sont les éléments qui justifient la fermeture d'un bureau plutôt qu'un autre ? Pourquoi fermer le bureau de Petit-Rechain plutôt qu'un autre ? Comment La Poste compte-t-elle continuer à jouer son rôle social si elle se sépare des bureaux qui, précisément, entretiennent le lien social ? Comment La Poste compte-t-elle remplir ses missions de service public si des bureaux de poste qui ont démontré leur utilité doivent fermer ?

11.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : La Poste, confrontée au lourd déficit de son réseau, n'a d'autre alternative que de revoir son organisation.

Les raisons qui motivent la fermeture de bureaux sont diverses : fin de bail, vétusté des locaux, manque de sécurité.

Malgré les efforts déjà consentis en matière de sécurité, les investissements nécessaires à conformer le bureau de Petit-Rechain aux normes de sécurité en vigueur à La Poste sont beaucoup trop élevés. Il a donc été décidé de le fermer.

Toutefois, les moyens ainsi libérés seront réaffectés au bureau le plus proche, à savoir celui de Dison.

11.03 Melchior Wathelet (cdH): Je ne suis pas d'accord avec votre réponse. Parler d'un lourd

gemaakt" (nr. 9689)

11.01 Melchior Wathelet (cdH): De Post maakt ongetwijfeld een hele omwenteling door en de diensten moeten inderdaad worden gestroomlijnd.

Er moet echter worden voor gezorgd dat die rationalisering met zo min mogelijk hinder voor de klanten van De Post gepaard gaan. Ik ben erg geschrokken door de aankondiging van de sluiting van een aantal postkantoren in mijn streek en ik begrijp niet op grond waarvan beslist werd bepaalde kantoren, in het bijzonder dat van Petit-Rechain, te sluiten.

Een van de redenen voor sluiting is de gebrekkige veiligheid. Het kantoor van Petit-Rechain werd echter pas een jaar geleden beveiligd.

Een andere reden die wordt ingeroepen is het beperkte aantal klanten. Ook op dat vlak doet het kantoor van Petit-Rechain het echter erg goed.

Ten slotte is het belangrijk dat De Post haar sociale rol vervult, en dat kan alleen maar als de kantoren gehandhaafd worden, want daar kunnen de burgers elkaar ontmoeten om vervolgens te winkelen in de plaatselijke handelszaken, zoals dat het geval is in Petit-Rechain.

Op grond van welke criteria wordt beslist een welbepaald postkantoor te sluiten, veeleer dan een ander? Waarom wordt het kantoor van Petit-Rechain gesloten, veeleer dan een ander kantoor? Hoe zal De Post haar sociale rol verder blijven vervullen als ze kantoren afstoot, terwijl precies daar de sociale contacten worden onderhouden. Hoe zal De Post haar taken van openbare dienstverlening vervullen als postkantoren, die hun nut hebben bewezen, de deuren moeten sluiten?

11.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Het kantorennetwerk van De Post is zwaar verlieslatend en het bedrijf kan dan ook niet anders dan zijn organisatie herzien.

Voor de sluiting van bepaalde kantoren kunnen uiteenlopende redenen bestaan: einde van de huurperiode, aftandse gebouwen, onvoldoende veiligheid.

Ondanks de inspanningen die al gebeurden om de veiligheid te verbeteren, blijven de investeringen die nodig zijn om het postkantoor van Petit-Rechain aan de gangbare veiligheidsnormen te doen beantwoorden, veel te hoog. Daarom werd beslist het kantoor te sluiten.

De middelen die aldus ter beschikking komen, zullen worden geïnvesteerd in het dichtstbijzijnde postkantoor, dat van Dison.

11.03 Melchior Wathelet (cdH): Ik ben het niet met u eens. U antwoordt mij dat De Post zwaar

déficit à La Poste contredit les propos d'il y a quelques semaines concernant les dividendes garantis que La Poste devra verser à CVC et les bénéfices engrangés cette année.

Des points de service pourront être prévus mais ils ne rendront pas les services annexes fournis par les bureaux de poste, alors que ce sont, justement, ces services annexes qui sont rentables. Je ne comprends pas cette logique.

La sécurité, pour laquelle des investissements ont été faits il y a un an, coûte-t-elle plus cher à certains endroits qu'à d'autres ?

Le rôle social des bureaux de poste, que vous appelez de vos vœux dans la presse, est mis de côté.

11.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : J'ai parlé du déficit des bureaux de poste, pas de La Poste.

En ce qui concerne la sécurité, c'est La poste qui m'a informé de la situation de Petit-Rechain. Ce n'est pas au politique de décider quels bureaux de poste subsisteront.

J'ai parlé du rôle social des facteurs, pas des bureaux de poste. Vu la densité de population, La Poste risque de connaître davantage de problème de concurrence en Belgique que dans d'autres pays. Il faut donc davantage tenir compte de l'argument économique et limiter le rôle social aux facteurs.

11.05 Melchior Wathelet (cdH): Qu'on me démontre que le bureau de Petit-Rechain est moins rentable que celui de Dison.

Même s'ils ne sont pas facteurs, les employés de ce bureau de poste ont bel et bien un rôle social.

L'incident est clos.

12 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes de coordination entre les trains CityRail et les autres trains" (n° 9717)

12.01 David Lavaux (cdH): Quelle position le secrétaire d'État a-t-il sur les propositions relatives aux trains CityRail et au futur RER, reprises dans l'avis n° 05/41 du Comité consultatif des usagers de

verlieslatend is. Dat zou je anders niet zeggen als je de gewaarborgde dividenden die De Post aan CVC zal moeten uitkeren of de winstcijfers van dit jaar ziet ...

Er kunnen servicepunten worden geopend, maar zij zullen de bijkomende dienstverlening die door de postkantoren geboden wordt, niet aanbieden, en het zijn juist die bijkomende diensten die rendabel zijn. Ik begrijp die logica niet.

Kost veiligheid, waarin een jaar geleden geïnvesteerd werd, meer geld op bepaalde plaatsen dan elders?

De sociale rol van de postkantoren, die u in de pers zo belangrijk schijnt te vinden, wordt terzijde geschoven.

11.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Ik heb gesproken over verlieslatende postkantoren, niet over verliescijfers van De Post zelf.

Wat de veiligheid betreft, is het De Post die mij van de situatie in Petit-Rechain op de hoogte heeft gebracht. Het komt de politici niet toe te beslissen welke postkantoren zullen worden gehandhaafd.

Ik heb het gehad over de sociale rol van de postbodes, en niet van de postkantoren. Gelet op de bevolkingsdichtheid dreigt De Post in België meer dan in andere landen met concurrentieproblemen te zullen worden geconfronteerd. Men moet dus meer rekening houden met economische argumenten en de sociale rol tot de postbodes beperken.

11.05 Melchior Wathelet (cdH): Men moet mij maar eens aantonen dat het postkantoor van Petit-Rechain minder rendabel is dan dat van Dison.

Ook al zijn zij geen postbodes, toch hebben de bedienden van dat kantoor wel degelijk een sociale rol.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de coördinatieproblemen tussen de CityRail-treinen en de andere treinen" (nr. 9717)

12.01 David Lavaux (cdH): Wat is het standpunt van de staatssecretaris over de voorstellen met betrekking tot de CityRailverbindingen en het toekomstige GEN waarvan sprake in advies 05/41

la SNCB ? La coordination des liaisons CityRail est-elle bien une priorité ? Les possibilités de correspondance permises par le futur RER seront-elles optimisées ?

12.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : L'avis est en cours d'examen.

Les correspondances sont respectées pour les liaisons CityRail si, comme c'est le cas la plupart du temps, la régularité est bonne. Cependant, vu la circulation dense aux heures de pointe, les travaux en gare, etc. la SNCB ne peut assurer toutes les correspondances sur son réseau. Les délais d'attente ont été optimisés.

Les fréquences élevées du RER apporteront une solution à ces problèmes.

L'incident est clos.

13 Question de M. Eric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les bureaux du centre de tri de Charleroi" (n° 9741)

13.01 Eric Massin (PS): En raison du déménagement du centre de tri de Charleroi X, le bureau de poste de Charleroi I pourrait être installé dans le bâtiment « Conforama », qui appartient toujours à La Poste. Cette option est-elle envisagée ? Quel serait son impact budgétaire ? Les bureaux de Charleroi I seront-ils regroupés avec ceux de Jumet ?

13.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Aucune décision définitive n'a encore été prise pour le bureau *Mail*. L'option « Conforama » est envisagée parmi d'autres. Le regroupement avec le bureau de Jumet n'est pas à l'ordre du jour. La destination du *Retail* pourrait dépendre de celle du *Mail*.

13.03 Eric Massin (PS): Cela fait beaucoup de potentialités. La place laissée libre par le déménagement du centre de tri pour octobre 2006 laissera le bâtiment inoccupé à nonante pour cent, d'où manque à gagner et risque de chancre urbain.

La solution « Conforama » paraît intéressante. Il serait rassurant pour le personnel et les usagers de savoir rapidement quelle solution sera retenue.

van het Raadgevend Comité van de Gebruikers van de NMBS? Is de coördinatie van de CityRailverbindingen wel een prioriteit? Zal er in optimale aansluitingen met het toekomstige GEN worden voorzien?

12.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Het advies wordt momenteel bestudeerd.

De aansluitingen voor de CityRailverbindingen worden gerespecteerd als de treinen stipt genoeg rijden, wat doorgaans het geval is. Gelet op het drukke treinverkeer in de spitsuren, werken in de stations, enz. kan de NMBS evenwel niet alle aansluitingen op haar spoorwegnet garanderen. De wachttijden werden geoptimaliseerd.

Die problemen zullen van de baan zijn dankzij het grote treinaanbod van het GEN.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de kantoren van het sorteercentrum van Charleroi" (nr. 9741)

13.01 Eric Massin (PS): Door de verhuizing van het sorteercentrum van Charleroi X zou het postkantoor van Charleroi I naar het Conforamagebouw kunnen worden overgebracht dat nog steeds tot De Post behoort. Wordt die mogelijkheid onderzocht? Hoeveel zou die verhuizing kosten? Zullen de kantoren van Charleroi I en die van Jumet worden samengevoegd?

13.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Voor het kantoor *Mail* werd er nog geen definitieve beslissing getroffen. De verhuizing naar het Conforamagebouw is een van de mogelijke opties. Er komt geen fusie met het kantoor van Jumet. Wat er met de *Retail* moet gebeuren, zal mogelijk afhangen van de beslissing over de *Mail*.

13.03 Eric Massin (PS): Kortom, er blijven heel wat opties openstaan. Als gevolg van de verhuizing van het sorteercentrum tegen oktober 2006 zal het gebouw voor negentig procent leeg komen te staan, met alle gevolgen van dien op het stuk van inkomstenderving en verkrotting.

De Conforamapiste lijkt interessant. Omwille van de gemoedsrust van het personeel en de gebruikers zou er best snel duidelijkheid komen over de uiteindelijke oplossing.

L'incident est clos.

14 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 objets perdus dans les trains" (n° 9744)

14.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit) : Le rapport du médiateur de la SNCB indique que seulement un tiers des objets perdus à bord des trains sont finalement restitués à leur propriétaire. Je plaçais par le passé déjà pour une procédure permettant la traçabilité de l'objet perdu par son propriétaire grâce à la technologie de communication moderne.

Il semblerait que la SNCB souhaite faciliter pour son personnel la gestion des objets perdus au moyen de l'application informatique *Lost Objects*. Le système serait comparable à un GPS.

Quand ce projet sera-t-il opérationnel ? Comment fonctionne-t-il ? Est-il accessible exclusivement au personnel de la SNCB ?

Pour retirer un objet perdu, le voyageur doit payer 3,2 euros de frais « administratifs ». Ce montant ne couvre sans doute pas complètement les frais de gestion réels d'un objet perdu. Il n'est par ailleurs pas très convivial de demander au client de payer pour la restitution d'un objet qui lui appartient. La suppression de ce paiement de 3,2 euros est-elle envisagée ?

14.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : L'application informatique *Lost objects* sera opérationnelle dans le courant de l'année. Auparavant, il faudra former le personnel et procéder à certains tests. Cette application, qui sera utilisée dans toutes les gares, permettra de savoir presque en temps réel quel objet a été trouvé et où il l'a été. Tout objet signalé au guichet sera inscrit dans la banque de données. Les voyageurs n'auront pas accès à l'application mais seront tenus informés du résultat des recherches.

La gestion des objets perdus est très onéreuse. Les 3,2 euros ne couvrent assurément pas les frais réels.

14.03 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit) : Je persiste à penser que ces 3,2 euros constituent en fait une sorte de frein, qui doit être supprimé. Pourquoi faut-

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de verloren voorwerpen op de trein" (nr. 9744)

14.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): In het verslag van de ombudsman van de NMBS wordt vermeld dat niet meer dan een derde van het aantal op de trein verloren voorwerpen uiteindelijk wordt terugbezorgd. Ik pleitte voorheen al voor een procedure waarbij via de moderne communicatietechnologie de reiziger zijn verloren voorwerp kan traceren.

Naar verluidt wil de NMBS via de informatietoepassing *Lost Objects* het haar personeel makkelijker maken om verloren voorwerpen te beheren. Het systeem zou vergelijkbaar zijn met een GPS.

Wanneer zal dit project operationeel zijn? Hoe functioneert het? Is het uitsluitend voor NMBS-personeel toegankelijk?

Bij afhaling van een verloren voorwerp moet de treinreiziger 3,2 euro zogenaamde administratieve kosten betalen. Wellicht dekt dit bedrag onvoldoende de eigenlijke kosten om een verloren voorwerp te beheren. Het lijkt bovendien weinig klantvriendelijk om iemand te laten betalen voor het terugvinden van het eigen bezit. Wordt er gedacht aan de afschaffing van die 3,2 euro?

14.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): De informatietoepassing *Lost Objects* zal in de loop van dit jaar operationeel worden. Eerst moeten de opleiding van het personeel en een aantal tests achter de rug zijn. Dankzij deze toepassing, die in alle stations zal worden gebruikt, kan men bijna in real time te weten komen welk voorwerp waar werd aangetroffen. Telkens een verloren voorwerp aan het loket wordt gemeld, wordt het in de databank opgenomen. De reizigers hebben geen inzage in de toepassing, maar worden wel op de hoogte gebracht van het resultaat van de opzoekingen.

Het beheren van verloren voorwerpen is zeer duur. De 3,2 euro dekt geenszins de werkelijke kosten.

14.03 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Ik blijf erbij dat die 3,2 euro, in feite een soort remgeld, moet worden afgeschaft. Waarom moet men betalen om

il payer pour récupérer ce qui vous appartient ?

een eigendom terug te krijgen?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten
om 17.35 uur.*