



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

mercredi

08-03-2006

Après-midi

woensdag

08-03-2006

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le programme Sibelit de la SNCB et l'impact sur le transport entre Anvers et Bâle" (n° 10394)

Orateurs: **François Bellot, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Interpellation et question jointes de 2

- 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 "les récriminations du ministre-président flamand contre la politique menée par la SNCB à l'égard des intérêts du port d'Anvers" (n° 797)

- 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 "les plaintes relatives au transport de marchandises par rail dans le port d'Anvers et en direction de l'Allemagne" (n° 10453)

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

Motions 5

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 prorogation de contrats à durée déterminée à La Poste" (n° 10492)

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

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le soutien de la Loterie Nationale à Francorchamps" (n° 10496)

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

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 "la SNCB et la grève des conducteurs au dépôt de Charleroi" (n° 10530)

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

INHOUD

Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het Sibelitprogramma van de NMBS en de gevolgen ervan voor het vervoer tussen Antwerpen en Bazel" (nr. 10394)

Sprekers: **François Bellot, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Samengevoegde interpellatie en vraag van 2

- de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de klachten van de Vlaamse minister-president over de politiek die door de NMBS gevoerd wordt ten opzichte van de Antwerpse havenbelangen" (nr. 797)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de klachten over het goederenvervoer per spoor in de Antwerpse haven en richting Duitsland" (nr. 10453)

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

Moties 5

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de verlenging van contracten van bepaalde duur bij De Post" (nr. 10492)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, 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 steun van de Nationale Loterij aan Francorchamps" (nr. 10496)

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de NMBS en de staking van de treinbestuurders in het depot van Charleroi" (nr. 10530)

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

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 "La Poste et l'émission de timbres postaux ayant pour thème les 50 ans de la catastrophe du 'Bois du Cazier'" (n° 10532)	9	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "De Post en de uitgave van postzegels met als thema de vijftigste verjaardag van de ramp van het 'Bois du Cazier' " (nr. 10532)	9
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Spreekers:</i> Olivier Chastel, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	9	Samengevoegde vragen van	9
- M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression de boîtes aux lettres et le manque de communication à ce sujet" (n° 10359)	9	- de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het schrappen van postbussen en de gebrekkige communicatie daarrond" (nr. 10359)	9
- M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "La Poste et la suppression de boîtes aux lettres à Pont-à-Celles" (n° 10531)	9	- de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "De Post en de afschaffing van brievenbussen in Pont-à-Celles" (nr. 10531)	9
- Mme Anne Barzin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression de bureaux de poste et de boîtes postales" (n° 10695)	9	- mevrouw Anne Barzin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het afschaffen van postkantoren en brievenbussen" (nr. 10695)	9
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Olivier Chastel, Anne Barzin, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, Hilde Vautmans		<i>Spreekers:</i> Roel Deseyn, Olivier Chastel, Anne Barzin, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, Hilde Vautmans	
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 "l'accessibilité des gares ferroviaires dans le pays de Waas et le pays de la Dendre" (n° 10639)	16	Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toegankelijkheid van spoorwegstations in het land van Waas en Dender" (nr. 10639)	16
<i>Orateurs:</i> Greta D'hondt, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Spreekers:</i> Greta D'hondt, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'achat de billets SNCB via internet" (n° 10157)	18	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de aankoop van NMBS-biljetten via internet" (nr. 10157)	18
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Spreekers:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les prestations de B-Cargo en 2005" (n° 10642)	19	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de prestaties van B-Cargo in 2005" (nr. 10642)	19
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Spreekers:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du	20	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,	20

Budget et de la Protection de la consommation sur "un manque de conducteurs de train flamands" (n° 10667)

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

toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "een tekort aan Vlaamse treinbestuurders" (nr. 10667)

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

Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la divulgation des traitements des managers publics" (n° 10645)

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

22 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het openbaar maken van de lonen van de overheidsmanagers" (nr. 10645)

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

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 "la ligne de chemin de fer Hasselt-Maastricht" (n° 10702)

Orateurs: **Hilde Vautmans, Bruno Tuybens**,
secrétaire d'État aux Entreprises publiques

25 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de spoorlijn Hasselt-Maastricht" (nr. 10702)

Sprekers: **Hilde Vautmans, Bruno Tuybens**,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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

du

MERCREDI 08 MARS 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 08 MAART 2006

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 19 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le programme Sibelit de la SNCB et l'impact sur le transport entre Anvers et Bâle" (n° 10394)

01.01 **François Bellot** (MR): Il y a quelques semaines, en réponse à ma question relative aux incidences du programme SIBELIT, le vice-premier ministre en charge des entreprises publiques avait été relativement rassurant, les pertes d'emplois de conducteur devant être compensées par des créations d'emplois.

Aujourd'hui, on constate une diminution importante des services de traction pour le personnel issu de la province de Luxembourg et du Sud-Namur, et plus particulièrement des dépôts de Jemelle, Arlon et Bertrix.

Quelles sont les perspectives pour le dépôt de conducteurs de Bertrix, sachant que celui-ci est dépouillé petit à petit des services de traction qui lui avaient été confiés voici quelques années ? Par ailleurs, quel est le nombre d'agents de conduite affecté à Arlon, à Jemelle et à Bertrix au 1^{er} janvier 2004 et au 1^{er} janvier 2006 ?

01.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*) : Sibelit a dû modifier, voire supprimer, l'organisation de quelques trains à la demande des clients, ce qui explique la diminution de charge dans les dépôts. Il n'y a toutefois eu aucun transfert

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het Sibelitprogramma van de NMBS en de gevolgen ervan voor het vervoer tussen Antwerpen en Bazel" (nr. 10394)

01.01 **François Bellot** (MR): Enkele weken geleden heeft de vice-eerste minister bevestigd voor de overheidsbedrijven een eerder geruststellend antwoord op mijn vraag over de gevolgen van het Sibelitprogramma gegeven. Het banenverlies voor de treinbestuurders zou worden goedge maakt door nieuwe jobs.

Heden kan men vaststellen dat er in de tractiewerkplaatsen tal van diensten verloren gaan voor het personeel dat afkomstig is uit de provincie Luxemburg en Zuid-Namen. Vooral de stelplaatsen in Jemelle, Aarlen en Bertrix zijn getroffen.

Welke toekomst is er weggelegd voor de stelplaats van de treinbestuurders in Bertrix, aangezien de tractiediensten die enkele jaren geleden daarheen werden overgeheveld, een voor een worden afgeschaft? Hoeveel treinbestuurders waren er op 1 januari 2004 en 1 januari 2006 in Aarlen, Jemelle en Bertrix tewerkgesteld?

01.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): Op verzoek van de klanten heeft de NMBS in het kader van Sibelit de uurregeling van sommige treinen moeten aanpassen en zelfs treinen moeten afschaffen, wat verklaart waarom bepaalde

de charge.

Le dépôt de Bertrix continuera à assurer les prestations liées au trafic que la SNCB veut organiser jusqu'à Mulhouse.

Au 1^{er} janvier 2004, 71 conducteurs étaient affectés au dépôt de Jemelle, 60 à Bertrix et 152 à Arlon. Au 1^{er} janvier 2006, il y avait 65 conducteurs affectés au dépôt de Jemelle, 99 à Bertrix et 99 à Arlon.

01.03 François Bellot (MR): La situation est extrêmement changeante. D'autant plus qu'il y a des soucis du côté français, la CGT ayant, systématiquement, arrêté des trains venant de Belgique, et qu'entretemps, les conducteurs français se sont mis à l'apprentissage de la seconde langue, voire de l'allemand également.

J'ose donc espérer que la SNCB offrira de telles formations à ses conducteurs de sorte qu'ils puissent continuer à assurer les prestations sur la ligne Athus-Meuse.

L'incident est clos.

Président: M. Jan Mortelmans.

02 Interpellation et question jointes de

- M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les récriminations du ministre-président flamand contre la politique menée par la SNCB à l'égard des intérêts du port d'Anvers" (n° 797)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les plaintes relatives au transport de marchandises par rail dans le port d'Anvers et en direction de l'Allemagne" (n° 10453)

02.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Lors de sa visite à l'entreprise Bayer à Leverkusen, le ministre-président flamand, M. Leterme, a déclaré que les chemins de fer belges nuisent aux intérêts du port d'Anvers.

Le siège social d'une des principales entreprises chimiques d'Allemagne, qui possède une importante usine à Anvers, est situé à Leverkusen. M. Leterme a notamment cité l'exemple de la durée du transport d'un container qui est d'environ 24 heures de Hambourg à Munich et de 4 à 5 jours

stelpplaatsen minder opdrachten hebben. Toch werd er geen enkele activiteit overgedragen.

De stelplaats van Bertrix blijft instaan voor het vervoer dat de NMBS tot in Mulhouse wil verzekeren.

Op 1 januari 2004 werkten er 71 bestuurders in de stelplaats van Jemelle, 60 in Bertrix en 152 in Arlon. Op 1 januari 2006 waren er 65 bestuurders tewerkgesteld in de stelplaats van Jemelle, 99 in Bertrix en 99 in Arlon.

01.03 François Bellot (MR): De toestand is bijzonder onstabiel. Bovendien zijn er problemen in Frankrijk omdat de CGT systematisch treinen uit België tegenhoudt en de Franse bestuurders ondertussen onze tweede landstaal en zelfs ook Duits beginnen te leren.

Ik hoop dan ook dat de NMBS haar bestuurders een gelijksoortige opleiding zal aanbieden, zodat ze op de lijn Athus-Meuse actief kunnen blijven.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer Jan Mortelmans.

02 Samengevoegde interpellatie en vraag van

- de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de klachten van de Vlaamse minister-president over de politiek die door de NMBS gevoerd wordt ten opzichte van de Antwerpse havenbelangen" (nr. 797)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de klachten over het goederenvervoer per spoor in de Antwerpse haven en richting Duitsland" (nr. 10453)

02.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Bij zijn bezoek aan Bayer in Leverkusen heeft Vlaams minister-president Leterme verklaard dat de Belgische spoorwegen de Antwerpse havenbelangen schaden.

In Leverkusen bevindt zich de hoofdzetel van een van de belangrijkste scheikundige bedrijven van Duitsland, een bedrijf met een hele grote fabriek in Antwerpen. Hij gaf onder meer het voorbeeld dat er voor het vervoer van een container van Hamburg naar München ongeveer 24 uur nodig is en 4 tot 5

entre Anvers et Leverkusen. Il s'est également plaint du fait que le coût de la formation d'un train dans le port d'Anvers est identique à celui du transport en train d'Anvers à Leverkusen.

Certains journaux flamands ont ensuite contacté le monde des entreprises et l'on y confirme que l'accessibilité d'Anvers par le rail est plus que problématique. La SNCB est très certainement au courant de cette situation mais elle ne possède manifestement pas la souplesse ou la volonté politique requises pour y remédier.

Le Rhin de Fer devrait permettre à terme de régler le problème mais des mesures devraient également être prises à court terme dans le cadre de la politique des chemins de fer relative au complexe portuaire d'Anvers. Existe-t-il un plan global pour le désenclavement ferroviaire d'Anvers ?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V) : Lorsque, avant le congé de carnaval, nous avons interpellé le secrétaire d'État à propos de la SNCB, il nous a assuré que tout allait bien et que les résultats évoluaient dans le bon sens. Le rapport du médiateur, qui a été publié hier, n'abonde vraiment pas dans ce sens.

Le transport de marchandises fait toujours l'objet de nombreuses plaintes. La libéralisation du transport international est totale depuis le 1^{er} janvier 2006 et le transport national de marchandises suivra, à partir du 1^{er} janvier 2007. C'est pourquoi il importe de savoir que B-Cargo est en pleine modernisation.

Si tout processus de rénovation s'accompagne de difficultés, il n'empêche que les critiques formulées par le ministre-président et le secteur des entreprises sont justifiées. Le secrétaire d'État y adhère-t-il ? Comment conçoit-il l'avenir de B-Cargo ?

02.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en néerlandais) : La SNCB mène deux types d'activités : le transport intérieur de passagers, qui constitue une mission de service public pour laquelle le gouvernement alloue une dotation à la SNCB, et d'autres activités ferroviaires, comme le transport international de passagers et le transport de marchandises, que la société peut développer de manière conforme au marché et sans soutien public.

Compte tenu de la réglementation européenne, ces activités s'inscriront dans un environnement de plus en plus compétitif. D'autres opérateurs pourront

dagen voor de afstand tussen Antwerpen en Leverkusen. Ook klaagde hij erover dat het vormen van een trein in de Antwerpse haven evenveel kost als het vervoer per trein van Antwerpen naar Leverkusen.

Enkele Vlaamse kranten hebben vervolgens de bedrijfswereld gecontacteerd en die bevestigt dat er ernstige problemen zijn met de bereikbaarheid van Antwerpen per spoor. De NMBS kan hier onmogelijk niet van op de hoogte zijn, maar beschikt blijkbaar niet over de soepelheid of de politieke wil om hier iets aan te doen.

De IJzeren Rijn zal op termijn een oplossing bieden, maar ook op korte termijn moet er iets gedaan worden aan het beleid van de spoorwegen ten overstaan van het Antwerpse havencomplex. Bestaat er een *masterplan* om Antwerpen te ontsluiten voor de spoorwegen?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V) : Toen wij de staatssecretaris voor de krokusvakantie interpelleerden over de NMBS, verzekerde hij ons dat alles goed gaat en dat de cijfers in de goede richting evolueren. Het rapport van de ombudsman, dat gisteren gepubliceerd is, vertelt toch een ander verhaal.

Over het goederenvervoer zijn er nog heel wat klachten. Sinds 1 januari 2006 is het internationaal verkeer volledig geliberaliseerd en vanaf 1 januari 2007 volgt het binnenlands goederenvervoer. Daarom is het belangrijk te weten dat B-Cargo in volle vernieuwing is.

Elk vernieuwingsproces gaat gepaard met problemen. Dat neemt niet weg dat de kritiek van de minister-president en van het bedrijfsleven terecht is. Is de staatssecretaris het eens met deze kritiek? Hoe ziet hij de toekomst van B-Cargo?

02.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands) : De NMBS heeft twee soorten activiteiten: het binnenlandse reizigersvervoer, wat een opdracht van openbare dienst is en waarvoor de overheid een dotatie aan de NMBS geeft, en andere spooractiviteiten, zoals internationaal reizigersvervoer en goederenvervoer, die de maatschappij op een marktconforme manier en zonder overheidssteun kan uitoefenen.

Door de Europese regelgeving zullen die activiteiten steeds meer in een competitieve omgeving gebeuren. Andere operatoren zullen dus

donc utiliser le réseau ferroviaire belge, alors que cette situation se présente déjà aujourd'hui pour le transport international de marchandises.

La gestion relative aux activités commerciales relève de la responsabilité de la SNCB et de sa direction. Le ministre de tutelle ne peut intervenir à cet égard, à moins que la société n'enregistre une perte telle que le service public est menacé.

J'attache toutefois beaucoup d'importance à B-Cargo. Nous avons toujours encouragé la SNCB à poursuivre le développement du transport de marchandises. Au cours des dernières années, B-Cargo a pris de nombreuses mesures pour être mieux préparé au marché libéralisé. B-Cargo veille ainsi à une plus grande polyvalence de son personnel, à une plus grande productivité, à une planification plus efficace, etc.

Il est incontestable que des efforts doivent encore être fournis et ceux-ci se poursuivent. La perte opérationnelle sera normalement éliminée en 2008.

La stratégie de B-Cargo consiste à se concentrer sur le transport de marchandises intérieur, sur les trois grands corridors européens et sur les marchés de niche où la société est puissante, à savoir le transport d'acier et automobile.

Certains articles parus dans la presse pêchent par excès de négativisme. La part de B-Cargo dans le trafic de marchandises anversoises s'élève à 17 %, où le trafic de conteneurs spécifiquement atteint 8 à 9 %.

Les bonnes liaisons maritimes et fluviales entre le bassin de la Ruhr, Anvers et Rotterdam rendent attrayante la navigation intérieure pour de très nombreux clients, ce qui a créé un autre marché. Des investissements très importants ont par ailleurs été réalisés afin de doter le port d'Anvers d'infrastructures ferroviaires compétitives.

Dans le port, la SNCB et B-Cargo disposent en permanence de 750 personnes et de cinquante locomotives de manœuvre. Cent cinquante trains y arrivent et en partent chaque jour. Treize mille conteneurs y sont transportés chaque mois, ce qui permet une économie annuelle de 20 millions de kilomètres-camion. Nous avons l'intention de poursuivre le développement de cette activité.

En outre, nous avons fourni de gros efforts pour accélérer la réalisation du tunnel du Liefkenshoek. Il y a aujourd'hui un accord sur son financement. Et nous faisons le forcing pour mettre en service le Rhin de fer.

met hun treinen in België mogen rijden, wat nu al het geval is voor het internationale goederenvervoer.

De bedrijfsvoering met betrekking tot de commerciële activiteiten is de verantwoordelijkheid van de NMBS en haar directie. De voogdijminister mag daarin niet tussenbeide komen, tenzij zij een zodanig verlies zou lijden dat de openbare dienstverlening in het gedrang dreigt te komen. Niettemin hecht ik wel degelijk belang aan B-Cargo. We hebben de NMBS steeds aangemoedigd om het goederenvervoer te blijven ontwikkelen. De laatste jaren heeft B-Cargo heel wat maatregelen genomen om beter voorbereid te zijn op de geliberaliseerde markt. Zo is er werk gemaakt van een grotere polyvalentie van het personeel, de productiviteit is verbeterd, de planning is efficiënter geworden, enzovoort.

Er moet ongetwijfeld nog meer worden gedaan en dat gebeurt ook. Het operationeel verlies zal normaal gezien in 2008 weggewerkt zijn.

De strategie van B-Cargo bestaat erin zich te concentreren op het binnenlandse goederenvervoer, op de drie grote Europese corridors en op de nichemarkten waarin het sterk staat, met name het staal- en autovervoer.

Sommige persberichten zijn overdreven negatief. Het aandeel in de Antwerpse goederentrafiek bedraagt 17 procent, specifiek voor de containertrafik is dat 8 à 9 procent.

De goede waterverbindingen tussen het Ruhrgebied, Antwerpen en Rotterdam maken de binnenscheepvaart aantrekkelijk voor heel wat klanten. Op die manier is er een andere markt gecreëerd. Er is ook fors geïnvesteerd in een competitieve spoorweginfrastructuur in de Antwerpse haven.

De NMBS en B-Cargo hebben permanent 750 mensen en vijftig rangeerlocomotieven beschikbaar in de haven. Per dag komen er 150 treinen aan en vertrekken er evenveel. Maandelijks worden er 13 000 containers vervoerd, wat jaarlijks 20 miljoen vrachtwagenkilometers bespaart. Wij willen dit verder uitbreiden.

We hebben ook grote inspanningen gedaan om de Liefkenshoekspoortunnel sneller te realiseren. Er is nu een akkoord over de financiering ervan. Bovendien trekken we hard aan de kar van de IJzeren Rijn.

Dès le mois de décembre, j'ai demandé à Alfaport, l'organisation coupole des entreprises portuaires anversoises, un rapport sur les activités ferroviaires dans le port. Une réunion était prévue à mon cabinet avant même la visite de M. Leterme et elle s'est tenue le 24 février. Y ont participé, outre Alfaport, la régie portuaire, la SNCB, B-Cargo, IFB et Infrabel. Lors d'une visite au port le 21 février, j'ai eu l'occasion de passer en revue tous les dossiers avec la régie portuaire et l'échevin chargé des questions portuaires.

J'ai donc été bien au-delà de ce que le législateur attendait de moi. Parce que je suis convaincu de l'enjeu économique des activités portuaires. Par ailleurs, en consolidant le transport de marchandises par rail, nous pourrions atteindre les normes de Kyoto plus facilement.

02.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Le secrétaire d'État s'est quelque peu contredit. D'une part, il a déclaré : « ce n'est pas notre affaire et nous n'avons rien à dire », et, d'autre part, il a encouragé B-Cargo.

02.05 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : L'amélioration du taux d'emploi dans notre pays est dans l'intérêt de tous, que l'on soit socialiste, libéral ou quoi que ce soit d'autre.

02.06 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Le secrétaire d'État a répondu de façon particulièrement optimiste. Son optimisme semble bien argumenté, mais il contraste singulièrement avec l'approche du ministre-président du Gouvernement flamand. C'est ainsi par exemple que la politique des prix de B-Cargo est plutôt controversée.

02.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre-président du gouvernement flamand a eu raison de tirer la sonnette d'alarme. Le transport de marchandises par rail sera totalement libéralisé au 1er janvier 2007 et si la situation de B-Cargo s'améliore, la société essuie toujours des pertes.

Il est à mon avis extrêmement positif que B-Cargo et le gouvernement ont pris l'initiative d'oeuvrer avec le monde des entreprises à l'élimination d'un certain nombre de problèmes afin de faire de B-Cargo une société encore plus conviviale.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions

Reeds in december heb ik aan Alfaport, de koepel van de Antwerpse havenbedrijven, een verslag gevraagd met bevindingen over de spoorwegactiviteiten in de haven. Reeds voor het bezoek van de heer Leterme was er een vergadering gepland op mijn kabinet, die heeft plaatsgevonden op 24 februari. Rond de tafel zaten naast Alfaport ook het Havenbedrijf, de NMBS, B-Cargo, IFB en Infrabel. Op 21 februari heb ik de haven bezocht en had ik de gelegenheid alle dossiers te bespreken met het Havenbedrijf en de havenschepen.

Ik heb dus veel meer gedaan dan ik voor de wetgever eigenlijk moet doen. Ik ben namelijk overtuigd van het economische belang van de havenactiviteit. Het versterken van het goederenvervoer via het spoor kan ons bovendien helpen om de Kyotonormen te halen.

02.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): De staatssecretaris heeft zichzelf enigszins tegengesproken. Enerzijds zei hij "dat is onze zaak niet en wij hebben daarover niets te vertellen", anderzijds heeft hij B-Cargo wel aangemoedigd.

02.05 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Het verbeteren van de werkgelegenheidsgraad in ons land is in het belang van eenieder, socialist of liberaal of wat dan ook.

02.06 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): De staatssecretaris heeft een bijzonder optimistisch antwoord gegeven. Zijn optimisme lijkt goed geargumenteed, maar het staat in schril contrast met de benadering van de minister-president van de Vlaamse regering. Zo is bijvoorbeeld de prijzenpolitiek van B-Cargo zeker niet onomstreden.

02.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is een goede zaak dat de minister-president van de Vlaamse regering aan de alarmbel heeft getrokken. Op 1 januari 2007 wordt het goederentransport per spoor volledig geliberaliseerd en B-Cargo is weliswaar op de goede weg, maar lijdt toch nog altijd verliezen.

Ik acht het bijzonder positief dat B-Cargo en de regering het initiatief hebben genomen om samen met de bedrijfswereld aan de verbetering van een aantal pijnpunten te werken, zodat B-Cargo nog klantvriendelijker kan worden.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende

suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Francis Van den Eynde et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

“La Chambre, ayant entendu l’interpellation de M. Francis Van den Eynde et la réponse du secrétaire d’Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, demande instamment au gouvernement d’entreprendre sans délai les démarches nécessaires en vue de la défédéralisation de la SNCB dans le but notamment de préserver les intérêts du port d’Anvers auxquels la politique mise en œuvre par l’actuelle direction des chemins de fer a très clairement porté et porte aujourd’hui encore préjudice.”

Une motion pure et simple a été déposée par M. Olivier Chastel et Mme Camille Dieu.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Président: M. Francis Van den Eynde, président.

03 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d’Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la prorogation de contrats à durée déterminée à La Poste" (n° 10492)

03.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : La loi sur les contrats de travail stipule qu’après un quatrième contrat de six mois, les travailleurs doivent se voir offrir un contrat à durée déterminée ou quitter l’entreprise. En 2004, La Poste a autorisé une exception à cette règle en accordant un cinquième terme de six mois.

Nous avons appris entre-temps que plusieurs personnes ayant un quatrième contrat de six mois devront quitter l’entreprise, bien qu’ils travaillent dans un service manquant d’effectifs.

Parmi les 855 personnes qui ont reçu un cinquième contrat, combien ont-elles obtenu un contrat à durée déterminée ? Combien d’entre elles ont été engagées dans un autre emploi après avoir suivi le plan d’accompagnement individuel annoncé ? La Poste a-t-elle instauré un cinquième terme de six mois à d’autres occasions ? Les travailleurs qui doivent quitter l’entreprise après un quatrième terme sont-ils accompagnés individuellement ?

moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Francis Van den Eynde en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

“De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde en het antwoord van de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, verzoekt de regering onverwijld de nodige stappen te ondernemen om tot de defederalisering van de NMBS over te gaan en dit onder meer omwille van de belangen van de haven van Antwerpen die, ten gevolge van de politiek die gevoerd wordt door de huidige directie van de spoorwegen, overduidelijk heel wat schade heeft ondervonden en blijft ondervinden.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Olivier Chastel en mevrouw Camille Dieu.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

03 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de verlenging van contracten van bepaalde duur bij De Post" (nr. 10492)

03.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De wet op de arbeidscontracten bepaalt dat werknemers na een vierde contract van zes maanden een contract van bepaalde duur moeten krijgen of het bedrijf moeten verlaten. In 2004 werd daar binnen De Post een uitzondering op gemaakt door een vijfde termijn van zes maanden toe te laten.

Ondertussen hebben we vernomen dat verschillende personen met een vierde contract van zes maanden zullen moeten afvloeien, hoewel ze in onderbemande diensten werken.

Hoeveel van de 855 mensen die een vijfde contract hebben gekregen, hebben een contract van bepaalde duur gekregen? Hoeveel van die mensen zijn na het beloofde individuele begeleidingsplan in een andere job aan het werk gegaan? Voerde De Post wel meer een vijfde termijn van zes maanden in? Worden de mensen die na een vierde termijn moeten afvloeien individueel begeleid? Hoeveel personen die de laatste twee jaar met een contract van bepaalde duur hebben gewerkt, hebben er een

Combien de personnes ayant travaillé sous un contrat de travail à durée déterminée au cours des deux dernières années ont obtenu un contrat à durée indéterminée ? Comment le ministre justifie-t-il que des travailleurs sont licenciés après deux ans alors que leur service manque d'effectifs ?

03.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Parmi les 885 personnes avec un cinquième terme, 666 ont obtenu un contrat à durée indéterminée. À chaque fois, l'entreprise publique a pris une décision autonome. Un ministre ne doit pas s'occuper de dossiers individuels.

Cinquante-six candidats ont été invités à suivre un programme d'accompagnement individuel. Aucune autre information n'est disponible à propos de ces personnes.

Le terme supplémentaire en 2004 était un fait unique.

Pour les personnes ayant effectué quatre termes et qui doivent néanmoins partir, La Poste n'a pas prévu de programme d'accompagnement.

Jusqu'à présent, 1 961 membres du personnel se sont vu proposer un contrat d'expérience professionnelle. Il s'agit d'un contrat à durée déterminée de 12 mois minimum et 18 mois maximum. Ces contrats ont pris effet en mai 2005 et sont donc toujours en cours.

L'incident est clos.

04 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le soutien de la Loterie Nationale à Francorchamps" (n° 10496)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : En 2003, la Région wallonne a sollicité une aide fédérale pour le Grand Prix de Francorchamps. Est-il exact que cette demande a été transmise à la Loterie Nationale ? Pourrions-nous en obtenir une copie ? La Loterie Nationale a-t-elle acheté des cartes VIP pour l'événement, celles-ci constituant également une forme de soutien ? De combien de cartes s'agit-il et pour quel montant ? Pourrions-nous obtenir une liste des personnes qui ont reçu ces cartes VIP ?

04.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La chancellerie a demandé d'examiner les possibilités de parrainage mais la demande n'a pu être prise en compte dans le cadre

van onbepaalde duur gekregen? Hoe rechtvaardigt de minister dat mensen na twee jaar aan de deur moeten terwijl hun dienst onderbemand is?

03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Van de 855 mensen met een vijfde termijn hebben er 666 een contract van onbepaalde duur gekregen. Het overheidsbedrijf besliste daar telkens autonoom over. Een minister moet zich niet met individuele dossiers bezighouden.

Er werden 56 kandidaten uitgenodigd om een individueel begeleidingsprogramma te volgen. Verder is er geen informatie over deze mensen beschikbaar.

De extra termijn in 2004 was een eenmalig feit.

Voor mensen die vier termijnen hebben gedaan en toch moeten afvloeien, voorziet de Post niet in een begeleidingsprogramma.

Totnogtoe kregen 1 961 personeelsleden een contract beroepservaringovereenkomst aangeboden. Dat is een contract met een bepaalde duur van minstens 12 maanden en maximaal 18 maanden. De aanvangsperiode is mei 2005 en alle contracten lopen dus nog.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de steun van de Nationale Loterij aan Francorchamps" (nr. 10496)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In 2003 vroeg het Waalse Gewest federale steun voor de Grand Prix van Francorchamps. Klopt het dat deze aanvraag aan de Nationale Loterij is doorgegeven? Kunnen wij er een kopie van krijgen? Heeft de Nationale Loterij ooit VIP-kaarten, wat ook een vorm van steun is, voor het evenement gekocht? Over hoeveel kaarten en over welke aankoopssom gaat het? Kunnen wij een lijst krijgen van de personen die deze VIP-kaarten kregen?

04.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De kanselarij heeft gevraagd om de mogelijkheden tot sponsoring te onderzoeken, maar de aanvraag bleek buiten het

de la politique de parrainage de la Loterie.

Pour le Grand Prix de 2005, la Loterie a loué une loge pour soixante personnes pendant trois jours. Le loyer de la loge et le contrat publicitaire se sont chiffrés à 75 000 euros hors TVA. Il ne s'agissait pas d'un subside : la loge faisait fonction d'incitant commercial pour les exploitants de points de vente et pour les partenaires commerciaux de la Loterie. Tous les grands événements sportifs incluent de telles initiatives. Il ne faut rien y voir d'autre.

L'incident est clos.

05 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 "la SNCB et la grève des conducteurs au dépôt de Charleroi" (n° 10530)

05.01 **Olivier Chastel** (MR): Ce 20 février est survenue à Charleroi une grève sauvage des conducteurs. La grogne est due à un manque de personnel au sein du dépôt de Charleroi. Selon les syndicats, il serait devenu impossible aux conducteurs de prendre leurs congés. On peut se demander si ces circonstances justifient une prise d'otages de centaines d'usagers, dans la mesure où ceux-ci n'ont pas été avertis.

Quelles négociations la SNCB envisage-t-elle pour que la problématique du manque de conducteurs évolue ? Quel est l'avis de la SNCB sur cette grève, sur la manière dont elle a été menée et sur ce qui peut être fait pour pallier la pénurie d'agents et éviter à l'avenir ce genre de mésaventure ?

05.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*) : La SNCB a prévu de recruter plus de 1000 conducteurs entre 2006 et 2009. Ces recrutements sont actuellement en cours. Ils seront prioritairement orientés vers les dépôts où les problèmes d'effectifs risquent de se présenter, ce qui est le cas de Charleroi.

En attendant que ces conducteurs soient opérationnels, il a été décidé de transférer dix conducteurs au dépôt de Charleroi, au plus tard le 1^{er} juin 2006.

05.03 **Olivier Chastel** (MR): En effet, nous évoquons depuis des années la problématique des

sponsoringsbeleid van de Loterij te vallen.

Voor de Grand Prix 2005 heeft de Loterij gedurende drie dagen een loge voor zestig personen gehuurd. De huur van de loge en de publiciteitsfaciliteiten bedroegen 75 000 euro, exclusief BTW. Het ging niet om subsidie, de loge deed dienst als commerciële incentive voor de uitbaters van verkooppunten en voor de commerciële partners van de Loterij. Zulke zaken gebeuren op alle topsportevenementen, iets anders moet er niet achter worden gezocht.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de NMBS en de staking van de treinbestuurders in het depot van Charleroi" (nr. 10530)

05.01 **Olivier Chastel** (MR): Op 20 februari jongstleden brak er in Charleroi een wilde staking uit van de treinbestuurders. Het ongenoegen is te wijten aan een gebrek aan personeel in de stelplaats van Charleroi. Volgens de vakbonden kunnen de bestuurders geen vakantie meer nemen. Het is natuurlijk de vraag of die omstandigheden het gijzelen van honderden treingebruikers rechtvaardigen, te meer daar deze niet werden gewaarschuwd.

Overweegt de NMBS onderhandelingen te voeren om de problematiek van het gebrek aan treinbestuurders aan te pakken? Wat is het standpunt van de NMBS over de staking en de manier waarop de staking werd gevoerd? Wat kan er volgens de NMBS worden gedaan om het personeelstekort te ondervangen en dit soort hinder in de toekomst te voorkomen?

05.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): De NMBS is van plan om tussen 2006 en 2009 meer dan 1000 treinbestuurders aan te werven. De aanwervingen zijn momenteel aan de gang. Ze zijn vooral bedoeld voor de plaatsen waar een personeelstekort dreigt, wat het geval is in Charleroi.

In afwachting dat die treinbestuurders operationeel zijn, werd beslist uiterlijk op 1 juni 2006 tien bestuurders naar de stelplaats van Charleroi over te plaatsen.

05.03 **Olivier Chastel** (MR): We kaarten dit probleem van de treinbestuurders al jaren aan,

conducteurs. La SNCB n'en a pas du tout tenu compte. Ce n'est qu'en 2005 qu'elle s'est rendu compte qu'elle courait à la catastrophe. On ne peut que regretter son manque d'anticipation.

L'incident est clos.

06 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 "La Poste et l'émission de timbres postaux ayant pour thème les 50 ans de la catastrophe du 'Bois du Cazier'" (n° 10532)

06.01 Olivier Chastel (MR): Ma question visait à savoir si La Poste émettait un timbre spécial pour les cinquante ans de la catastrophe du Bois du Cazier à Marcinelle. Il me semble légitime de rendre hommage à tous ces gens qui ont contribué au rayonnement de Charleroi à l'époque.

06.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Un timbre-poste spécial commémorant le cinquantième anniversaire de la catastrophe du charbonnage de Marcinelle sera édité le 7 août.

L'incident est clos.

07 Questions jointes 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 "la suppression de boîtes aux lettres et le manque de communication à ce sujet" (n° 10359)
- M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "La Poste et la suppression de boîtes aux lettres à Pont-à-Celles" (n° 10531)
- Mme Anne Barzin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression de bureaux de poste et de boîtes postales" (n° 10695)

07.01 Roel Deseyn (CD&V) : Au cours des dernières années, La Poste n'a pas vraiment réussi sa communication relative à la suppression de bureaux de poste et de boîtes postales. À la demande du Secrétaire d'État, la suppression de boîtes postales est à présent suspendue jusqu'à ce que La Poste ait élaboré un plan de communication solide à ce sujet.

mais de NMBS heeft er nooit rekening mee gehouden. Pas in 2005 begon het bij de NMBS te dagen dat de situatie rampzalig dreigde te worden. We kunnen dit gebrek aan vooruitziendheid alleen maar betreuren.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "De Post en de uitgave van postzegels met als thema de vijftigste verjaardag van de ramp van het 'Bois du Cazier' " (nr. 10532)

06.01 Olivier Chastel (MR): Ik wou graag weten of De Post een speciale postzegel zal uitgeven ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van de ramp van het "Bois du Cazier" in Marcinelle. Het lijkt me gepast om hulde te brengen aan hen die indertijd tot de uitstraling van de stad Charleroi hebben bijgedragen.

06.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Op 7 augustus zal een herdenkingszegel worden uitgegeven ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van de mijnramp in Marcinelle.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het schrappen van postbussen en de gebrekkige communicatie daarrond" (nr. 10359)
- de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "De Post en de afschaffing van brievenbussen in Pont-à-Celles" (nr. 10531)
- mevrouw Anne Barzin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het afschaffen van postkantoren en brievenbussen" (nr. 10695)

07.01 Roel Deseyn (CD&V): Er is de voorbije jaren een en ander fout gelopen met de communicatie van De Post met betrekking tot het schrappen van postkantoren en postbussen. Op vraag van de staatssecretaris wordt het weghalen van postbussen nu opgeschort, tot De Post een degelijk communicatieplan heeft uitgewerkt.

Pourquoi La Poste n'a-t-elle jusqu'à présent jamais estimé nécessaire d'informer les consommateurs de l'enlèvement de certaines boîtes postales par le biais de prospectus toutes-boîtes ?

Combien de plaintes le médiateur de La Poste a-t-il reçues à propos de la disparition de certaines boîtes ?

Pourquoi un plan de communication n'est-il envisagé que lorsque de nombreuses boîtes postales ont déjà été supprimées ?

Le secrétaire d'État peut-il garantir aujourd'hui que plus aucune boîte ne sera supprimée sans que cette suppression fasse l'objet d'une communication explicite vis-à-vis de la population locale et des administrations locales ?

Sera-t-il possible de remettre ses envois au facteur dans les régions éloignées ? Cette solution pourrait en effet constituer une aide précieuse pour les personnes à mobilité réduite.

Pour éviter que l'on ne cesse de poser des questions relatives à la suppression de bureaux de poste et de boîtes postales au sein de notre commission, il serait préférable que le secrétaire d'État nous soumette une liste de toutes les réalisations et de tous les projets de La Poste en la matière.

07.02 Olivier Chastel (MR): Ce matin, je lisais dans la presse que la Wallonie allait perdre mille boîtes aux lettres. Je suis effrayé par cette nouvelle, même si les responsables de La Poste expliquent que c'est un effort de rattrapage nécessaire parce que les Wallons avaient beaucoup trop de boîtes aux lettres par rapport aux Flamands selon les statistiques portant sur le nombre de boîtes au kilomètre carré et par habitant.

Pont-à-Celles, commune de 18.000 habitants de votre collègue Dupont, bourgmestre empêché en raison de ses obligations ministérielles, vient de se voir supprimer treize boîtes aux lettres d'un coup. Cela a suscité un grand émoi dans la commune, où on s'est rendu compte qu'on leur supprimait dans la foulée un bureau de poste, celui de Luttre, une des deux communes de l'entité Luttre-Pont-à-Celles.

Ce bureau de poste est situé à quelques dizaines de mètres de la gare de Luttre, où transitent de nombreux navetteurs qui se rendaient à ce bureau de poste. Dans la région, on considère que la gare de Luttre est importante mais que le bureau de poste situé en face l'est tout autant.

Waarom heeft De Post het tot dusver nooit nodig gevonden om de consumenten via huis-aan-huisfolders in te lichten over het verdwijnen van bepaalde postbussen?

Hoeveel klachten heeft de ombudsman van De Post ontvangen over het verdwijnen van bepaalde bussen?

Waarom denkt men pas aan een communicatieplan wanneer er al heel wat postbussen effectief zijn weggehaald?

Kan de staatssecretaris vandaag garanderen dat er geen bussen meer zullen verdwijnen zolang daarover niet expliciet werd gecommuniceerd met de lokale bevolking en de lokale besturen?

Zal het mogelijk worden om in afgelegen gebieden post mee te geven met de postbode? Dit zou vooral voor minder mobiele personen een grote hulp zijn.

Om te vermijden dat er in deze commissie steeds opnieuw vragen zouden worden gesteld over het verdwijnen van postkantoren en postbussen, zou de staatssecretaris ons best een lijst voorleggen met de realisaties en de plannen van De Post op dit vlak.

07.02 Olivier Chastel (MR): Ik las vanmorgen in de krant dat in Wallonië duizend brievenbussen zullen verdwijnen. Dit nieuws verontrust mij ten zeerste, ook al verklaart de leiding van De Post dat deze inhaalbeweging noodzakelijk is aangezien de Walen in verhouding tot de Vlamingen over veel te veel brievenbussen beschikten. Daarvoor steunt ze zich op de statistieken betreffende het aantal bussen per vierkante kilometer en per inwoner.

In Pont-à-Celles, een gemeente van 18 000 inwoners, waarvan uw collega Dupont burgemeester is maar die zijn ambt niet kan uitoefenen vanwege zijn ministeriële verplichtingen, werden zopas dertien brievenbussen in één klap afgeschaft. De beroering was groot in de gemeente, vooral ook omdat de inwoners zich realiseerden dat ze ook een postkantoor kwijt waren, namelijk dat van Luttre, één van de twee deelgemeenten van Luttre-Pont-à-Celles.

Dit postkantoor ligt op enkele tientallen meters van het station van Luttre, waar veel pendelaars op- en afstappen, die gebruik maakten van dit postkantoor. Het station van Luttre wordt in de streek als een belangrijk station beschouwd, maar het postkantoor aan de overkant evengoed als een belangrijk

postkantoor.

Une rencontre a eu lieu cette semaine entre les autorités locales et le directeur du district Hainaut-Namur de La Poste. Votre collègue M. Dupont y était présent, malgré ses obligations ministérielles. J'apprends par la presse que les choses pourraient évoluer favorablement.

Deze week hebben de plaatselijke autoriteiten met de directeur van het district Henegouwen-Namen van De Post gepraat. Uw collega, minister Dupont, was ook aanwezig op dat gesprek, ondanks zijn ministeriële verplichtingen. Ik verneem uit de pers dat een en ander een gunstige wending zou kunnen nemen.

J'en appelle évidemment au président du conseil d'administration de La Poste pour essayer de donner satisfaction à votre collègue, le bourgmestre empêché de la commune de Pont-à-Celles, M. Dupont.

Ik roep de voorzitter van de raad van bestuur van De Post op om te trachten een voor uw collega-minister Dupont, tevens de verhinderde burgemeester van Pont-à-Celles, bevredigende oplossing te vinden.

07.03 Anne Barzin (MR): La Poste a entamé un processus de diminution du nombre de bureaux et de suppression de nombreuses boîtes postales, en l'absence de concertation avec les pouvoirs locaux. L'information de ceux-ci et de la population a souvent été déplorable. En outre, nous ne disposons pas des chiffres de fréquentation des bureaux de poste concernés. Il nous est donc difficile d'expliquer ces décisions aux usagers.

07.03 Anne Barzin (MR): Zonder overleg met de lokale besturen sluit de Post postkantoren en wordt het aantal brievenbussen drastisch verminderd. De plaatselijke overheid en de bevolking kregen daarover vaak bar weinig informatie. Wij beschikken bovendien niet over cijfergegevens met betrekking tot de klandizie van de betrokken postkantoren. Het is voor ons dan ook moeilijk om die beslissingen aan de mensen uit te leggen.

De quelle manière les commerçants sont-ils informés de la possibilité et des conditions dans lesquelles ils pourraient ouvrir un magasin postal ou une halte postale ? Sur base de quels critères seront-ils sélectionnés ?

Hoe wordt er met de handelaars gecommuniceerd over de mogelijkheden om een postwinkel of posthalte te openen, en de voorwaarden die zij daarvoor moeten vervullen? Op grond van welke criteria worden ze geselecteerd?

En ce qui concerne les bureaux de poste, le contrat de gestion prévoit qu'il n'y aura plus, à terme, qu'un bureau de poste par commune. Dans les villes, plusieurs bureaux resteront ouverts.

Het beheerscontract bepaalt dat er uiteindelijk nog maar één postkantoor per gemeente behouden zal blijven. In de steden blijven meerdere postkantoren open.

Dans le cas de Namur, ma commune, outre la fermeture annoncée des bureaux de Bomel et de Jambes-Velaine, d'autres bureaux semblent menacés. Combien de bureaux resteront sur le territoire de la Ville de Namur ? Les bureaux qui fermeront ont-ils déjà été tous déterminés ? Si oui, quels sont-ils et sur base de quels critères ? Si non, avez-vous l'intention de consulter les autorités communales et les citoyens au sujet du choix de ces derniers bureaux ?

In Namen, mijn woonplaats, werd de sluiting van de kantoren van Bomel en Jambes-Velaine aangekondigd. Daarnaast lijken evenwel nog andere kantoren met sluiting te worden bedreigd. Hoeveel kantoren zullen er op het grondgebied van de stad Namen open blijven? Werd de lijst van te sluiten kantoren reeds definitief vastgelegd? Zo ja, welke zijn die kantoren en op grond van welke criteria werden ze geselecteerd? Zo neen, zal u met de gemeentebesturen en de burgers overleg plegen over de selectie van de te sluiten kantoren? Wat bovendien de afschaffing van de brievenbussen betreft, heb ik gelezen dat De Post het aantal brievenbussen met een late lichterling wil uitbreiden. Momenteel schaft ze echter alleen maar brievenbussen af.

Par ailleurs, en ce qui concerne la suppression des boîtes postales, j'ai lu que les objectifs de La Poste sont d'augmenter le nombre de boîtes à levée tardive. Or, on ne constate pour le moment que des suppressions.

Pourriez-vous nous communiquer les statistiques d'utilisation des boîtes postales qui ont été retirées ? Avez-vous l'intention, avant de procéder à de nouvelles suppressions, d'entamer une

Kan u ons de statistieken inzake het gebruik van de afgeschafte brievenbussen bezorgen? Bent u van plan, alvorens tot nieuwe afschaffingen over te gaan, om met de gemeente overleg te plegen over

concertation avec la commune sur les choix des meilleurs emplacements?

de best mogelijke plaatsing van de brievenbussen?

Pourquoi ne pas mettre à la disposition des membres de la Chambre la liste complète des bureaux qui seront fermés et les chiffres sur lesquels La Poste se base ?

Ware het niet gepast de volledige lijst van te sluiten kantoren en de cijfers waarop De Post zich daarbij baseert ter beschikking van de Kamerleden te stellen?

07.04 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*) : Le réseau de boîtes postales a grandi de manière empirique. Le but de La Poste est d'offrir à l'ensemble de la clientèle une bonne qualité de service, avec un réseau optimal de boîtes, sur base de critères objectifs et non politiques.

07.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): Het netwerk van brievenbussen heeft zich op empirische wijze uitgebreid. De Post wil al haar cliënten een kwaliteitsvolle dienstverlening aanbieden, met een optimaal netwerk van brievenbussen, niet op grond van politieke maar wel van objectieve criteria.

La Poste procède à des adaptations graduelles, le plus souvent par re-localisation des boîtes. En parallèle, elle réduit le nombre de boîtes peu utilisées.

De Post voert geleidelijke aanpassingen door, het vaakst door de brievenbussen te verplaatsen. Daarnaast schroeft zij het aantal weinig gebruikte brievenbussen terug.

La Poste a respecté les critères du contrat de gestion. Elle a prévu 2.000 boîtes à des endroits hautement fréquentés par le public. En plus, le public a toujours la possibilité de déposer ses envois à un guichet-poste ou point-poste ou de remettre ses lettres individuelles au facteur distributeur ou de demander l'enlèvement à domicile de ses envois.

De Post heeft zich aan de criteria van het beheerscontract gehouden. Zij heeft in 2.000 brievenbussen voorzien op drukbezochte plaatsen. Bovendien kunnen de cliënten altijd hun verzendingen afgeven aan de loketten in de postkantoren of in de PostPunten, hun individuele brieven aan de postbode-uitreiker meegeven of vragen dat hun verzendingen aan huis worden afgehaald.

(*En néerlandais*) Nous avons examiné la communication relative à la suppression des points postaux avec la direction de La Poste. Après examen, il est apparu que la meilleure manière d'informer les clients est d'apposer l'information sur les boîtes aux lettres rouges elles-mêmes. Par ailleurs, on recourt aux autorités communales, qui sont les mieux à même de répondre adéquatement aux questions de la population.

(*Nederlands*) We hebben de communicatie over het weghalen van de postpunten besproken met de directie van De Post. Na onderzoek is gebleken dat de beste manier om de klanten te informeren erin bestaat om de informatie op de rode bussen zelf aan te brengen. Bovendien wordt een beroep gedaan op de gemeentelijke overheid, die het best kan inspelen op vragen van de bevolking.

Outre le courrier au bourgmestre et l'autocollant sur la boîte, apposé deux semaines avant l'enlèvement de cette dernière, La Poste diffusera dans chaque commune un toutes-boîtes indiquant l'emplacement des boîtes existantes.

Naast de brief aan de burgemeester en de zelfklever op de bus, twee weken vóór het weghalen ervan, zal De Post in elke gemeente een huis-aan-huisfolder verspreiden met de locatie van de bestaande postbussen.

Le gouvernement a conclu avec le consortium constitué de la poste danoise et du partenaire CVC un accord relatif à la modernisation de La Poste, accord que je mets en œuvre. Mon objectif est d'assurer, en temps opportun, une communication correcte et honnête. C'est pourquoi La Poste consent des efforts complémentaires pour faire en sorte que chacun soit averti préalablement.

De regering heeft met het consortium bestaande uit de Deense post en de CVC-partner een akkoord gesloten over de modernisering van De Post, dat ik uitvoer. Ik streef naar een correcte, tijdige en eerlijke communicatie over de maatregelen. Vandaar dat De Post bijkomende inspanningen doet om ervoor te zorgen dat iedereen van tevoren op de hoogte is.

(*En français*) En résumé, il a été décidé, début février, d'assurer une meilleure information du client avant d'enlever des boîtes rouges.

(*Frans*) Samengevat komt het erop neer dat men begin februari beslist heeft vóór de verwijdering van de rode brievenbussen de klanten beter te

informerer.

Depuis, l'information est donnée et le plan de réorganisation se poursuit, sans distinction entre les régions du pays.

Sindsdien werd er informatie verstrekt en wordt het reorganisatieplan verder uitgevoerd, zonder dat daarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de regio's in ons land.

(*En néerlandais*) Je souligne par ailleurs que les clients peuvent également remettre leur correspondance individuelle au facteur. Les autocollants mentionneront également cette possibilité. J'ai en outre demandé à la direction de mieux faire connaître l'existence de ce service.

(*Nederlands*) Ik wijs er bovendien op dat de klanten ook hun individuele briefwisseling aan de postbode kunnen meegeven. Dit zal ook op de stickers staan. Ik heb de directie bovendien gevraagd om deze service een grotere bekendheid te geven.

(*En français*) En ce qui concerne les points postaux, La Poste a publié, fin 2005, un appel aux candidatures dans les journaux pour trouver d'éventuels partenaires.

(*Frans*) Wat de PostPunten betreft, heeft De Post eind 2005 een oproep tot kandidaatstelling in de kranten geplaatst om eventuele partners te vinden.

(*En néerlandais*) Les candidats ont par ailleurs également été informés par la voie de la revue publiée par l'Unizo et de publications internes de certains groupements ou de chaînes de commerce de détail. Les critères de sélection ont trait à la santé financière du candidat, qui devrait permettre de garantir la continuité du service, d'une part, et au lien entre les activités du point poste et l'activité principale du candidat, d'autre part. La décision finale de confier ou non un point poste à un candidat sélectionné repose sur des critères tels que le nombre de clients, le chiffre d'affaires, le site, etc.

(*Nederlands*) Daarnaast werden kandidaten eveneens ingelicht via het ledenblad van Unizo en eigen interne publicaties van groeperingen of retailketens. De selectiecriteria liggen op het vlak van de financiële gezondheid van de kandidaat met het oog op de gewaarborgde continuïteit en van de aansluiting van de postpuntactiviteiten bij de hoofdactiviteit. Of de geselecteerden uiteindelijk hun postpunten krijgen, hangt af van het aantal klanten, de omzet, de locatie, enzovoort.

(*En français*) Concernant Pont-à-Celles, Namur, etc, nous avons déjà eu l'occasion de discuter précédemment de ces points.. Les réponses vous seront donc communiquées par écrit.

(*Frans*) Wat Pont-à-Celles, Namen, enz., betreft, hebben we reeds vroeger de gelegenheid gehad daarover te praten. De antwoorden zullen u dus schriftelijk bezorgd worden.

07.05 Roel Deseyn (CD&V) : Précédemment, le critère déterminant pour le maintien d'une boîte aux lettres était le volume du courrier qui y était déposé. Combien de plaintes a-t-on reçues concernant la suppression de boîtes aux lettres ?

07.05 Roel Deseyn (CD&V) : Vroeger bepaalde het aantal brieven of een postbus behouden bleef of niet. Hoeveel klachten zijn er eigenlijk over het afschaffen van postbussen?

07.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Nous recensons une dizaine de plaintes par mois, et dans la plupart des cas, il suffit d'indiquer les possibilités alternatives au plaignant.

07.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : Het gaat om een tiental klachten per maand en in de meeste gevallen volstaat de verwijzing naar de alternatieve mogelijkheden.

07.07 Roel Deseyn (CD&V) : On ferait mieux de mentionner la possibilité de confier le courrier au facteur dans la brochure, car maintenant, toutes ces informations disparaîtront avec la suppression de la boîte. Par ailleurs, je vous demande de nous éclairer davantage sur les critères présidant à la suppression d'une boîte aux lettres. Le secrétaire d'État est-il disposé à fournir une réponse écrite

07.07 Roel Deseyn (CD&V) : Best wordt ook in de folder opgenomen dat post ook kan worden afgegeven aan de postbode, want alle informatie verdwijnt nu op het moment dat de postbus verdwijnt. Ook vraag ik duidelijkheid over de criteria voor het schrappen van postbussen. Is de staatssecretaris bereid schriftelijk te antwoorden op vragen die rechtstreeks aan zijn kabinet worden

aux questions posées directement à son cabinet ? gericht?

07.08 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Lorsque la voie ordinaire est utilisée, il pourra également être procédé à la publication au *Moniteur belge*.

07.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : Wanneer ze via het gewone systeem komen, kunnen ze ook worden gepubliceerd in het *Staatsblad*.

07.09 Roel Deseyn (CD&V) : Il serait également opportun de disposer d'une liste des boîtes aux lettres supprimées et des bureaux de poste visés. Quel est le bilan actuel en matière de suppressions et de fermetures ? Que prévoit le calendrier pour les années à venir ? Quels critères appliquera-t-on ?

07.09 Roel Deseyn (CD&V) : Ook een lijst met geschrapte postbussen en geviseerde kantoren zou nuttig zijn. Wat is er reeds verdwenen? Wat is de planning de volgende jaren? Welke criteria worden gehanteerd?

07.10 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Cette liste n'est pour l'instant pas finalisée, et je ne puis dès lors vous la remettre.

07.10 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : Die lijst is nog niet klaar en ik kan ze dan ook niet overhandigen.

07.11 Olivier Chastel (MR) : Vous n'avez pas répondu à ma question sur le bureau de poste de la commune de Pont-à-Celles.

07.11 Olivier Chastel (MR) : U heeft niet geantwoord op mijn vraag over het postkantoor van Pont-à-Celles.

07.12 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Je vous communiquerai également par écrit les éléments de réponse dont je dispose.

07.12 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*) : Ik zal u de elementen van antwoord waarover ik beschik schriftelijk bezorgen.

07.13 Olivier Chastel (MR) : Ah, pour les bureaux de poste, la réponse se donne également par écrit ?

07.13 Olivier Chastel (MR) : Wordt het antwoord betreffende de postkantoren dan ook schriftelijk gegeven?

07.14 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Je veux éviter que la commission prenne du temps à discuter de chaque suppression d'antenne.

07.14 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*) : Ik wil vermijden dat de commissie tijd verliest met discussies over elk postkantoor dat wordt afgeschaft.

07.15 Olivier Chastel (MR) : Je voulais néanmoins vous entendre sur le fait que les décisions qui sont prises en matière de rationalisation de bureaux de poste, voire de boîtes aux lettres, peuvent visiblement faire l'objet d'une nouvelle discussion au conseil d'administration de La Poste. Comment analysez-vous cela?

07.15 Olivier Chastel (MR) : Ik had toch graag uw reactie gehoord op het feit dat de beslissingen inzake de rationalisering van postkantoren of brievenbussen blijkbaar opnieuw ter tafel kunnen komen in de raad van bestuur van De Post. Hoe luidt uw analyse?

07.16 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Etant donné qu'il s'agit d'une entreprise autonome, elle a le droit de rediscuter autant qu'elle veut.

07.16 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*) : De Post is een autonoom bedrijf, dat zelf beslist welke beslissingen het opnieuw ter tafel brengt.

07.17 Anne Barzin (MR) : Il serait intéressant que vous communiquiez aux membres de la Chambre la liste complète des bureaux de poste et des boîtes postales qui seront supprimés. Cela permettra d'éviter que des questions à ce sujet vous soient continuellement adressées.

07.17 Anne Barzin (MR) : Het zou voor de Kamerleden interessant zijn om over de volledige lijst van postkantoren en brievenbussen die moeten verdwijnen te kunnen beschikken. Kan u ons die lijst bezorgen? Op die manier hoeven wij u ook niet langer voortdurend met vragen over dat onderwerp te bestoken.

Il serait également souhaitable que vous nous communiquiez les statistiques de fréquentation et d'utilisation.

J'ai pris acte des efforts que vous voulez faire en matière de communication. Les choses ne peuvent pas être pires que ce que nous avons connu ces derniers mois.

Une concertation avec les communes est-elle prévue pour les prochaines suppressions ? Pour les grandes villes, va-t-on décider, par exemple, de garder quatre bureaux ? Va-t-on laisser aux autorités communales la possibilité de donner leur avis sur les bureaux qui devraient être maintenus ?

07.18 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : J'ai déjà indiqué que, pendant trois mois avant la fermeture effective des bureaux, une information était donnée aux bourgmestres.

07.19 Anne Barzin (MR) : On ne lui demande pas son avis. Ne comptez-vous pas consulter les bourgmestres sur l'opportunité de garder certains bureaux ? Les horaires de certains bureaux sont modifiés. Est-ce que ce sont ces bureaux qui seront d'office supprimés ?

Je crois que je n'en apprendrai pas plus.

07.20 Hilde Vautmans (VLD) : Il y a deux semaines, la commission a décidé que le secrétaire d'État fournirait une réponse écrite aux questions spécifiques posées à propos des bureaux de poste. Je n'ai pas assisté à cette réunion mais j'ai introduit ma question par écrit ce même jour.

Je n'ai toutefois pas encore obtenu de réponse mais ma collègue du sp.a, Hilde Claes, dont la question était jointe à la mienne, a pu lire sa réponse trois heures plus tard sur Belga ! Il est inadmissible qu'un parlementaire obtienne une réponse et l'autre non. Je continuerai donc à poser mes questions oralement !

07.21 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Nous avons décidé que je fournirais une réponse écrite dans la semaine aux questions spécifiques concernant les bureaux de poste et les boîtes aux lettres posées oralement en commission de la Chambre. Mme Claes et les autres personnes qui ont posé une question orale ont toutes obtenu une réponse. J'ai tenu ma promesse. Mme Vautmans n'était pas présente et n'a pas posé sa question.

Het zou ook wenselijk zijn dat u ons de statistieken over het aantal mensen dat van die diensten gebruik maakt, overlegt.

Ik heb nota genomen van de inspanningen die u wil doen inzake communicatie. Erger dan wat we wat dat betreft de afgelopen maanden hebben meegemaakt, kan het dan ook niet worden.

Zal er met de gemeenten overleg gepleegd worden over nieuwe sluitingen van postkantoren ? Zal men voor de grote steden bijvoorbeeld beslissen om vier postkantoren te behouden ? Zullen de gemeentebesturen de kans krijgen hun mening te geven over de postkantoren die zij willen openhouden ?

07.18 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*) : Ik heb al gezegd dat de burgemeesters drie maanden vóór de effectieve sluiting van de kantoren geïnformeerd worden.

07.19 Anne Barzin (MR) : Maar hun mening wordt niet gevraagd. Zal u de burgemeesters raadplegen over de opportuniteit van de sluiting of het behoud van bepaalde postkantoren ? Voor sommige postkantoren worden de openingsuren gewijzigd. Zullen net die kantoren sowieso dicht moeten ?

Ik denk niet dat ik daar meer over zal vernemen.

07.20 Hilde Vautmans (VLD) : Twee weken geleden heeft de commissie beslist dat de staatssecretaris schriftelijk zou antwoorden op de specifieke vragen over de postkantoren. Ik was afwezig op die vergadering, maar heb mijn vraag diezelfde dag nog schriftelijk ingediend.

Ik heb echter nog steeds geen antwoord gekregen, maar sp.a-ster Hilde Claes, aan wier vraag de mijne was gekoppeld, kon haar antwoord drie uur later op Belga lezen ! Het kan niet dat het ene parlementslid wel een antwoord krijgt en het andere niet. Dan zal ik mijn vragen mondeling blijven stellen !

07.21 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : Wij hebben beslist dat ik binnen de week een schriftelijk antwoord zou geven op de specifieke vragen over postkantoren en postbussen die mondeling in de Kamercommissie zijn gesteld. Mevrouw Claes en de anderen die een mondelinge vraag stelden, hebben allemaal een antwoord gekregen. Ik ben mijn belofte nagekomen. Mevrouw Vautmans was afwezig en heeft haar vraag niet gesteld.

07.22 Hilde Vautmans (VLD) : Mon absence était justifiée et j'ai encore introduit ma question ce même jour par écrit ! Pourquoi n'ai-je pas obtenu de réponse et Hilde Claes bien ?

07.22 Hilde Vautmans (VLD): Ik was gewettigd afwezig en ik diende mijn vraag diezelfde dag nog schriftelijk in! Waarom kreeg ik geen antwoord en Hilde Claes wel?

07.23 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Nous n'avons pas décidé que les questions orales seraient transformées en questions écrites mais que je répondrais par écrit aux questions posées oralement. Il n'est nullement question de favoritisme. M. De Groote a tout de même également obtenu une réponse à sa question concernant Hasselt ?

07.23 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Wij hebben niet beslist dat de mondelinge vragen in schriftelijke vragen moesten worden omgezet, maar dat ik schriftelijk zou antwoorden op mondeling gestelde vragen. Er is geen sprake van favoritisme. De heer De Groote heeft toch ook een antwoord gekregen op zijn vraag over Hasselt?

07.24 Hilde Vautmans (VLD) : Le secrétaire d'État invente tout bonnement un nouveau règlement pour la Chambre ! J'adresserai un courrier à ce sujet au président de la Chambre. Une question orale doit donner lieu à une réponse orale et une question écrite à une réponse écrite.

07.24 Hilde Vautmans (VLD): De staatssecretaris vindt gewoon een nieuw Kamerreglement uit! Ik zal de Kamervoorzitter daarover aanschrijven. Op een mondelinge vraag volgt een mondeling antwoord, op een schriftelijke vraag een schriftelijk antwoord.

07.25 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je ne modifie nullement le Règlement.

07.25 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Ik wijzig het Reglement helemaal niet.

07.26 Roel Deseyn (CD&V) : Je propose de mettre clairement sur papier tous les accords conclus en commission, pour que chaque membre puisse savoir si ses questions recevront une réponse orale ou écrite.

07.26 Roel Deseyn (CD&V): Ik stel voor om de afspraken die de commissie maakt duidelijk op papier te zetten, zodat elk lid weet welke vragen mondeling en welke schriftelijk worden beantwoord.

Le **président**: Nous enverrons un nouveau courrier électronique à tout un chacun afin de clarifier les choses.

De **voorzitter**: Wij zullen iedereen nog eens een mail sturen om de zaken duidelijk te maken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 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 "l'accessibilité des gares ferroviaires dans le pays de Waas et le pays de la Dendre" (n° 10639)

08 Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toegankelijkheid van spoorwegstations in het land van Waas en Dender" (nr. 10639)

08.01 Greta D'hondt (CD&V) : En juin 2005, le prédécesseur du secrétaire d'État avait fourni une réponse particulièrement faible à ma question relative à l'accessibilité des gares ferroviaires pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.

08.01 Greta D'hondt (CD&V): In juni 2005 kreeg ik van de voorganger van de staatssecretaris een erg flauw antwoord op mijn vraag over de toegankelijkheid van spoorwegstations voor gehandicapten en minder mobiele mensen.

Si la mobilité constitue un droit de base et si certaines parmi ces catégories de personnes dont il s'agit ici peuvent même emprunter gratuitement le train, il est tout de même absurde qu'elles ne puissent pas avoir accès aux quais ou aux voitures. Dans ma commune, la distance entre les quais et les nouveaux trains est tellement grande que les

Als mobiliteit een basisrecht is en sommige van de categorieën waarover het hier gaat daarom zelfs gratis kunnen sporen, dan is het toch wel ongerijmd dat zij het perron of de trein niet op kunnen. In mijn gemeente is de afstand tussen het perron en de nieuwe treinen zo groot, dat de trein gewoon niet toegankelijk is voor deze mensen. Dat andere

voitures ne sont tout simplement pas accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Et le fait que d'autres gares aient bel et bien été adaptées, par contre, n'y change rien.

Qu'en est-il du planning 2007-2010 et du planning d'ici à 2007 pour les petites gares ? Ma question ne concerne pas seulement la région de la Dendre et du Pays de Waas, mais j'apprécierais de recevoir une réponse spécifique pour cette région. Le 13 mai 2002, la SNCB nous a assuré par écrit que le rehaussement des quais à la gare de Zele serait réalisé en 2004. Nous sommes en 2006 et rien n'a encore changé.

Si aucune action n'est entreprise en 2006 ou en 2007 au plus tard, je chercherai des sponsors pour effectuer les travaux. J'attends donc une réponse claire.

Si des aménagements peuvent être réalisés par le biais d'un sponsoring privé, le personnel de la SNCB peut-il y avoir recours ? Dans la négative, le sponsoring privé n'a évidemment pas de sens.

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Aux termes du contrat de gestion, les quais de 24 des cinquante principales gares belges doivent, à l'horizon 2008, être rendus conformes au concept d'accessibilité totale, en vertu duquel tous ces quais doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite. À cet effet, des ascenseurs, des rampes et des aménagements similaires doivent être installés. La SNCB garantit une assistance dans ces 24 gares.

Les personnes à mobilité réduite peuvent obtenir toutes les informations utiles en appelant le 02/528.28.28. et demander de l'aide pour leurs déplacements.

À Termonde, l'entrée de la gare sera plus visible et des portes coulissantes automatiques seront installées dans la salle des guichets. Les marquages directionnels nécessaires seront apposés au sol. Sur le quai, un nouveau sas sera installé et les pièces de menuiserie seront modernisées. Tous ces travaux seront réalisés en 2007 et en 2008.

À Lokeren, la salle des guichets sera rénovée en 2008 et en 2009 ; des marquages au sol seront réalisés et la menuiserie sera modernisée. La gare d'Alost sera bientôt accessible à 90 % pour les personnes à mobilité réduite. En 2008, cette même gare leur sera accessible à 100 %. À Sint-Niklaas, la gare sera accessible grâce à l'utilisation

stations wel aangepast zijn, doet niet ter zake.

Hoe zit het met de planning 2007-2010 en de planning van nu tot 2007 voor de kleinere stations? Mijn vraag gaat niet alleen over de regio Waas en Dender, maar ik zou daarover wel graag een specifiek antwoord krijgen. Op 13 mei 2002 verzekerde de NMBS ons schriftelijk dat de verhoging van de perrons in het station van Zele zou uitgevoerd worden in 2004. We zijn nu 2006 en er is nog altijd niets veranderd.

Als er niet in 2006 of ten laatste 2007 iets gebeurt, dan zoek ik sponsors om de werken uit te voeren. Ik verwacht dus een duidelijk antwoord.

Als men via privé-sponsoring een hulpmiddel kan aanbieden, mag het spoorwegpersoneel dit dan bedienen? Anders heeft privé-sponsoring natuurlijk geen zin.

08.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Het beheerscontract bepaalt dat tegen 2008 de perrons van 24 van de vijftig belangrijkste Belgische stations in overeenstemming moeten worden gebracht met het concept van de totale toegankelijkheid, waardoor al die perrons toegankelijk moeten zijn voor personen met beperkte mobiliteit. Daartoe zal gebruik worden gemaakt van liften, hellingen en gelijkwaardig inrichtingen. De NMBS garandeert bijstand in die 24 stations.

Mensen met een beperkte mobiliteit kunnen via het telefoonnummer 02/528.28.28 alle inlichtingen krijgen en hulp vragen voor hun verplaatsing.

In Dendermonde wordt de ingang van het station duidelijker zichtbaar gemaakt en komen er automatische schuifdeuren in de lokettenzaal. De nodige geleidelijnen worden aangebracht. Op het perron komt een nieuw tochtportaal en het schrijnwerk wordt vernieuwd. Dit alles wordt uitgevoerd in 2007 en 2008.

In Lokeren wordt in 2008 en 2009 de lokettenzaal vernieuwd en zullen er geleidelijnen worden aangelegd en zal het schrijnwerk worden vernieuwd. Het station van Aalst wordt binnenkort voor 90 procent toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit. In 2008 wordt dat 100 procent. In Sint-Niklaas zal het station toegankelijk worden

d'ascenseurs de service.

Si une demande est introduite à l'avance, l'accompagnement dans le cadre du plan *New Passengers* est possible de 7 à 21 heures dans les gares de Lokeren, d'Alost, de Sint-Niklaas, de Grammont et de Zottegem. À Denderleeuw et à Termonde, l'accompagnement est offert en permanence.

Les petites gares de la région située entre la Dendre et le pays de Waas qui se trouvent sur la ligne du RER sont équipées de quais surélevés.

Le calendrier d'exécution de ces travaux dépend de la mise en service provisoire du RER. Aucun chantier n'est prévu à Zele. La gare ne fait pas partie du réseau équipé conformément au concept de l'accessibilité totale. À terme, les quais seront surélevés et adaptés aux malvoyants.

Infrabel donne la priorité à l'accessibilité de 93 gares, où du personnel est disponible pour l'accompagnement des voyageurs. Cette aide ne peut être offerte dans les petites gares.

Chaque projet important de réaménagement de gare est soumis au Conseil supérieur national des personnes handicapées. Le financement alternatif peut contribuer à une exécution plus rapide des projets.

La problématique n'est pas neuve. La direction de la SNCB et moi-même y sommes sensibles. Quelques initiatives seront prises prochainement par Mme Van Gool notamment. J'espère que la problématique fera l'objet d'un intérêt accru à l'avenir.

08.03 Greta D'hondt (CD&V): Je ne vois pas d'inconvénient à ce que les travaux commencent dans les gares importantes. La région de la Dendre et du pays de Waas compte vingt gares. Le secrétaire d'État en a cité à peu près six, mais l'adaptation des gares de moindre importance ne peut plus attendre des années.

J'ai honte lorsque je vois dans ma gare, qui est très fréquentée, des personnes âgées qui tombent en montant ou descendant du train, sans même parler des utilisateurs de chaise roulante ou des personnes avec des voitures d'enfants.

Nous avons également obtenu l'engagement que le problème serait résolu en 2004, mais à présent, j'entends le secrétaire d'État affirmer que rien n'est prévu pour Zele.

door dienstliften te gebruiken.

Begeleiding in het kader van het New Passengers-plan is mogelijk in de stations van Lokeren, Aalst, Sint-Niklaas, Geraardsbergen en Zottegem, als die op voorhand wordt aangevraagd, van 7 uur tot 21 uur. In Denderleeuw en Dendermonde zal er continu begeleiding mogelijk zijn.

De kleine stations in het Land van Waas en Dender die deel uitmaken van het GEN, worden uitgerust met verhoogde perrons.

Wanneer dat zal gebeuren is afhankelijk van de geleidelijke indienststelling van het GEN. In Zele zijn er geen werken gepland. Het station behoort niet tot het netwerk dat wordt uitgerust volgens het concept van de totale toegankelijkheid. Op termijn zullen de perrons worden verhoogd en aangepast aan slechtzienden.

Infrabel geeft prioriteit inzake toegankelijkheid aan 93 stations, waar personeel aanwezig is om mensen te begeleiden. In kleine stations is die hulp niet aanwezig.

Elk belangrijk stationsproject wordt voorgelegd aan de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap. Alternatieve financiering kan bijdragen tot een versnelde uitvoering van projecten.

De problematiek is niet nieuw. De directie van de NMBS en ikzelf zijn daar gevoelig voor. Binnenkort wordt een aantal initiatieven georganiseerd door onder andere mevrouw Van Gool. Ik hoop dat er in de toekomst meer aandacht komt voor de problematiek.

08.03 Greta D'hondt (CD&V): Ik vind het niet erg dat men begint met de grote stations. De regio Dender-Waas telt twintig stations. De staatssecretaris heeft ongeveer zes daarvan genoemd. Maar men kan geen jaren meer wachten met de kleinere stations.

Ik ben beschaamd als ik in mijn station, dat een druk station is, senioren van de trein zie vallen. Ik spreek zelfs nog niet over rolstoelgebruikers of gezinnen met kinderwagens.

We hadden ook een engagement dat het in 2004 opgelost zou zijn, maar nu hoor ik de staatssecretaris zeggen dat er voor Zele geen plannen zijn.

J'aimerais savoir ce que vous entendez par « à terme ».

Ik zou willen weten wat 'op termijn' betekent.

J'ai toutefois compris que, si nous acquérons nous-mêmes du matériel d'aide, le personnel pourra ou devra l'utiliser.

Ik heb wel begrepen dat, als wij zelf hulpmateriaal kopen, het personeel zich daarvan zal mogen of moeten bedienen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 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'achat de billets SNCB via internet" (n° 10157)

09 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de aankoop van NMBS-biljetten via internet" (nr. 10157)

09.01 Roel Deseyn (CD&V): La possibilité de pouvoir acheter des billets de train par l'internet est une heureuse initiative mais un problème se pose lors du paiement par telebanking. Seuls KBC, CBC et ING supportent le système. Quelles mesures le secrétaire d'Etat a-t-il l'intention de prendre pour résoudre ce problème ?

09.01 Roel Deseyn (CD&V): Het is een goede zaak dat treintickets kunnen worden aangekocht via internet, maar er is een probleem wanneer men betaalt via telebanking. Enkel KBC, CBC en ING ondersteunen dit systeem. Welke maatregelen zal de staatssecretaris nemen om dit probleem op te lossen?

09.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*): Jusqu'à l'année dernière, Banksys était le *payment provider*. Afin de proposer un plus large éventail de moyens de paiement, la SNCB a adopté le système Ogone. Ogone supporte le paiement par la majorité des cartes de crédit mais également le système des boutons de paiement pour les paiements en ligne. A l'exception de Dexia, la SNCB propose tous les boutons de paiement belges. Fortis n'utilise pas le système des boutons de paiement. Le nouveau bouton de paiement Bankys est actuellement en phase de test. Le paiement en ligne par Bancontact devrait donc également être possible à l'avenir. La vente de billets par l'internet est donc en pleine évolution.

09.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Tot vorig jaar was Banksys de *payment provider*. Om een ruimer aanbod betaalmiddelen aan te bieden, schakelde de NMBS over naar Ogone. Ogone ondersteunt de meeste kredietkaarten, maar ook de zogenaamde betaalknoppen voor online betalingen. Met uitzondering van Dexia biedt de NMBS dus alle Belgische betaalknoppen aan. Fortis heeft namelijk geen betaalknop. Momenteel wordt de nieuwe Banksysbetaalknop getest, waardoor ook online betalen via Bancontact mogelijk zal worden. De internetverkoop van de NMBS is dus in volle evolutie.

Au cours des derniers mois, 70 405 billets ont été vendus via internet en trafic intérieur et 174 876 en trafic international. Je peux transmettre les statistiques relatives aux six derniers mois à la commission. Pour le trafic intérieur, les chiffres concernant la période jusqu'en janvier 2006 montrent une croissance exponentielle de 282 % et, pour le trafic international, une croissance se situant entre 40 et 90 %.

Tijdens de voorbije maanden werden er voor het binnenlands verkeer 70 405 tickets via internet verkocht, voor het internationaal verkeer waren dat er 174 876. Ik kan de statistieken van de voorbije zes maanden aan de commissie bezorgen. We zien voor het binnenlands verkeer tot januari 2006 een exponentiële groei met 282 procent en voor het internationaal verkeer een groei tussen de 40 en 90 procent.

09.03 Roel Deseyn (CD&V) : Si l'on doit attendre une réaction de Dexia et de Fortis, une grande partie de la population sera toujours amenée à payer comptant ses billets. Le système du bouton de paiement devrait à court terme être intégré dans les conditions minimales des contrats avec les banques.

09.03 Roel Deseyn (CD&V): Als we moeten wachten op Dexia en Fortis, dan moet een zeer groot publiek zijn tickets nog steeds cash betalen. Het betaalknopstelsel moet op korte termijn als minimumvoorwaarde worden opgenomen in de contracten met de banken.

L'incident est clos.

10 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 prestations de B-Cargo en 2005" (n° 10642)

10.01 **Roel Deseyn** (CD&V) : B-Cargo a annoncé fin février que le chiffre d'affaires s'était inscrit en légère hausse mais que les trafics avaient baissé de 3,4 %. Cette tendance est diamétralement opposée à celle qu'avait décrit le ministre Vande Lanotte à l'époque en commission.

À-t-on transporté en 2005 davantage ou moins de marchandises qu'en 2004 ? Comment B-Cargo va-t-il infléchir cette courbe négative ? Dans quelle mesure B-Cargo pourra-t-il encore compter sur l'aide de l'État ?

Les trafics de marchandises par chemin de fer constituent un élément essentiel dans le cadre d'une vision globale sur la mobilité. Ils offrent une solution idéale pour délester les routes de nombreux transports de fret. L'État peut jouer un rôle moteur à cet égard.

10.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'ai déjà expliqué en détails que cette matière ne relevait pas de ma responsabilité politique. Je vous renvoie pour cela à MM. Peeters et Leterme, du gouvernement flamand. Ma tâche consiste à veiller à ce que les activités supplémentaires du groupe SNCB ne soient pas déficitaires et partant, à ce qu'elles ne mettent pas en danger les missions de service public de l'entreprise. À cet égard, je mets en place de nombreuses mesures destinées à soutenir B-Cargo.

Le chiffre de production de B-Cargo pour 2005 s'élève à 58,4 millions de tonnes, ce qui représente une baisse de 3,4 % par rapport à 2004. Ce résultat est caractérisé par une croissance du transport de conteneurs et une diminution du transport d'acier.

Le transport de marchandises par rail répond aux règles du marché libre. C'est la raison pour laquelle il n'est pas opportun de divulguer les pronostics de marché de B-Cargo même si, évidemment, ils ont été communiqués aux organes de gestion de la SNCB.

10.03 **Roel Deseyn** (CD&V) : Le secrétaire d'État a cité les ministres Leterme et Peeters mais

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de prestaties van B-Cargo in 2005" (nr. 10642)

10.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Einde februari maakte B-Cargo bekend dat de omzet licht gestegen was, maar dat de trafiek gedaald was met 3,4 procent. Die tendens staat lijnrecht tegenover wat destijds minister Vande Lanotte in de commissie vertelde.

Werden er minder of meer goederen vervoerd in 2005, vergeleken met 2004? Hoe zal B-Cargo de negatieve evolutie ombuigen? In welke mate zal B-Cargo nog kunnen steunen op de overheid?

Het goederenverkeer via het spoor is essentieel in een globale mobiliteitsvisie en bevat de sleutel voor de ontlasting van het vervoer via de weg. De overheid kan hier een sturende rol spelen.

10.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Ik heb reeds omstandig uitgelegd dat deze materie niet tot mijn politieke verantwoordelijkheid behoort. Ik verwijs hier naar minister Peeters en minister-president Leterme van de Vlaamse regering. Mijn opdracht is om ervoor te zorgen dat de bijkomende activiteiten van de NMBS-groep niet verlieslatend zijn en zo de openbare dienstverlening in het gedrang te brengen. Daarbij neem ik tal van maatregelen om B-Cargo te steunen.

Het productiecijfer van B-Cargo bedraagt voor 2005 58,4 miljoen ton, 3,4 procent onder het resultaat van 2004. Het resultaat werd gekenmerkt door een stijging van het containervervoer en een daling in het vervoer van staal.

Het goederenvervoer per spoor beantwoordt aan de regels van de vrije markt. Daarom is het niet opportuun om de marktprognoses van B-Cargo openbaar te maken, terwijl ze uiteraard zijn meegedeeld aan de beheersorganen van de NMBS.

10.03 **Roel Deseyn** (CD&V): De staatssecretaris vermeldt de ministers Leterme en Peeters, maar

j'estime que le ministre Landuyt doit lui aussi jouer son rôle en matière de certification et d'habilitation, deux exigences auxquelles tout transporteur doit satisfaire pour circuler sur des réseaux étrangers. Il est impératif de promouvoir le transport de marchandises par rail car ce secteur évolue mal tant en ce qui concerne l'emploi que pour ce qui regarde le carnet de commandes.

L'incident est clos.

11 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 "un manque de conducteurs de train flamands" (n° 10667)

11.01 Roel Deseyn (CD&V) : Le ministre wallon, M. Marcourt, a attiré l'attention, le week-end dernier, sur la pénurie de conducteurs de train flamands. Selon le ministre, le problème peut être résolu en supprimant la clé de répartition fixe entre le nombre de néerlandophones et de francophones. Il s'agit là toutefois d'une compétence fédérale.

Quel est l'effectif des conducteurs de train flamands et wallons à la SNCB ? Y a-t-il une pénurie ? Les conducteurs de train wallons sont-ils en surnombre ? Le ministre soutiendrait-il la suppression de la clé de répartition ? Comment ces actions sont-elles conciliables avec les actions des conducteurs de train et des syndicats flamands qui craignent des licenciements, notamment à Courtrai ?

11.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : L'effectif de la SNCB comporte 1 952 conducteurs de train néerlandophones et 1 780 francophones. À long terme, des pénuries sont à prévoir dans les deux parties du pays et une procédure de recrutement de conducteurs de train néerlandophones et francophones est en cours.

Les besoins en personnel dans les dépôts desquels dépendent les conducteurs de train sont fixés sur la base d'un plan de transport. L'attribution d'un poste vacant dans une région du pays est effectuée sur la base du diplôme du candidat conducteur de train. Je ne vois aucune raison d'y apporter des modifications. Le recrutement des candidats doit être ciblé, notamment parmi les femmes et les allochtones.

Courtrai constitue l'un des seuls dépôts où la charge de travail programmée n'a pas diminué au cours des dernières années. Le problème réside

ook minister Landuyt moet zijn rol spelen inzake de certificering en machtiging om op buitenlandse netten te mogen rijden. Er moet absoluut een tandje bij worden gestoken voor het goederentransport per spoor, want het gaat niet de goede kant op, noch qua werkgelegenheid, noch qua opdrachten.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "een tekort aan Vlaamse treinbestuurders" (nr. 10667)

11.01 Roel Deseyn (CD&V): De Waalse minister Marcourt wees er afgelopen weekend op dat er te weinig Vlaamse treinbestuurders zijn. Dat kan volgens hem worden opgelost door de vaste verdeelsleutel tussen het aantal Nederlands- en Franstaligen op te heffen. Dit is echter een federale bevoegdheid.

Hoeveel Vlaamse en Waalse treinbestuurders heeft de NMBS respectievelijk in dienst? Is er een tekort? Zijn er te veel Waalse? Zou de minister de opheffing van de verdeelsleutel steunen? Hoe zijn de acties te rijmen met de acties van Vlaamse treinbestuurders en vakbonden die vrezen voor afdankingen, bijvoorbeeld in Kortrijk?

11.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De NMBS stelt 1 952 Nederlandstalige en 1 780 Franstalige treinbestuurders tewerk. Op langere termijn zijn er in de twee landsgedeelten tekorten te verwachten en er loopt een wervingprocedure voor Nederlandstalige en Franstalige treinbestuurders.

De personeelsbehoeften in de depots waar de treinbestuurders aan verbonden zijn, worden vastgesteld op basis van een transportplan. Het opvullen van een vacature in een bepaald landsgedeelte gebeurt op basis van de taal van het diploma van de kandidaat-treinbestuurder. Ik zie geen reden om daar iets aan te wijzigen. Men moet gericht kandidaten zoeken, onder meer bij vrouwen en allochtonen.

Kortrijk is een van de enige depots waar de afgelopen jaren geen vermindering van de

toutefois dans le fait que des trains de marchandise internationaux sont régulièrement supprimés, mais sont en revanche inclus dans la charge de travail. Cette situation a été à l'origine de certaines inquiétudes.

11.03 Roel Deseyn (CD&V) : On ne se réfère donc plus à une clé de répartition, mais à des plans de transport. M. Marcourt pose une question dépourvue de légitimité et il importe que nous n'entrons pas dans sa rhétorique dangereuse.

Les ministres wallons plaident en faveur de la suppression du traité de double imposition pour saper une part de l'économie flamande. Il est inacceptable que le niveau fédéral soit utilisé au service des intérêts d'une seule Région.

L'incident est clos.

12 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 "la divulgation des traitements des managers publics" (n° 10645)

12.01 Roel Deseyn (CD&V) : Si je soutiens l'initiative qui a été prise de révéler les salaires des managers publics, je voudrais toutefois formuler quelques réserves quant à la manière dont le secrétaire d'État a communiqué ces données.

Différentes entreprises publiques publient semble-t-il en tout état de cause ces chiffres dans leur rapport annuel. Le secrétaire d'État a cependant choisi de les révéler plus tôt, à savoir pendant les vacances de carnaval, une période plus calme pour les médias. Cette démarche n'est pas critiquable en soi, mais elle aurait soi-disant été la conséquence d'une question parlementaire qui attendait depuis des mois sur la table du cabinet.

Cette initiative, dictée par le souhait de rehausser la cote de popularité personnelle du secrétaire d'État, provoque actuellement des tensions au niveau des hauts fonctionnaires et des managers publics. Cette situation n'est pas non plus de nature à favoriser la motivation du personnel. De plus, il s'agissait d'un coup de poignard dans le dos des managers, précisément au moment où ils devaient faire accepter la fermeture de plusieurs bureaux de poste.

Comme si cela ne suffisait pas, il semble que les chiffres avancés ne soient pas tout à fait exacts. La transparence affichée s'avère donc plutôt opaque.

geprogrammeerde werklust is geweest. Het probleem is echter dat veel internationale goederentreinen regelmatig afgeschaft worden, maar wel in de werklust zitten. Dat is de aanleiding voor bepaalde bezorgdheden.

11.03 Roel Deseyn (CD&V): Er wordt dus niet met een verdeelsleutel gewerkt, maar met transportplannen. De heer Marcourt stelt geen legitieme vraag en het is belangrijk niet in zijn gevaarlijke retoriek mee te stappen.

Waalse ministers pleiten voor een afschaffing van het dubbelbelastingverdrag om op die manier een stukje van de Vlaamse economie te ondermijnen. Het kan niet dat het federale niveau wordt gebruikt om de belangen van één Gewest te dienen.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het openbaar maken van de lonen van de overheidsmanagers" (nr. 10645)

12.01 Roel Deseyn (CD&V): Ik steun het initiatief om de lonen van overheidsmanagers bekend te maken, maar ik wil toch wel enkele kanttekeningen maken bij de communicatie van de staatssecretaris.

Verschillende overheidsbedrijven zouden die cijfers sowieso bekend maken in hun jaarverslag. De staatssecretaris verkoos echter om er vroeger mee uit te pakken, tijdens de krokusvakantie en dus in een medialuwe periode. Daar is op zich niets mis mee, maar de aanleiding was zeggezegd een parlementaire vraag die al maanden op het kabinet lag te wachten.

Dit initiatief, ingegeven door de wens om de eigen populariteit op te vijzelen, zorgt nu voor wrijvingen met de hoge ambtenaren en de overheidsmanagers. Het is ook niet bevorderlijk voor de motivatie van het personeel. Bovendien is het een dolk in de rug van de managers die de sluiting van de postkantoren moesten verkocht krijgen.

Alsof dat nog niet genoeg is, blijkt dat de cijfers zelfs niet helemaal kloppen. De transparantie blijkt allerm minst transparant.

Selon les managers et les hauts fonctionnaires, ces derniers ne savaient pas dans quel but le cabinet s'était enquis de ces données. Qu'en est-il exactement ? Combien de temps s'est écoulé entre la demande d'informations et la publication des chiffres ?

Le secrétaire d'État souhaitait susciter un débat public sur le sujet. Aucun point de comparaison n'est cependant fourni dans sa communication. Que gagneraient ces managers, étant donné leurs lourdes responsabilités, dans le privé ?

Que le paiement de salaires élevés soit considéré ou non comme une pratique contestable, les politiciens responsables devraient au moins avoir le courage de fournir en même temps des explications quant à la genèse de ces conditions salariales.

Le secrétaire d'État va-t-il franchir un pas supplémentaire en publiant également les traitements individuels des membres du conseil d'administration ? Compte-t-il le faire pour l'ensemble des entreprises publiques ? Pourquoi certaines personnes nommées par lui personnellement n'ont-elles pas été incluses dans ces relevés ?

12.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le rapport annuel 2004 de Belgacom indiquait que l'entreprise respecterait le code de gouvernance d'entreprise applicable aux sociétés cotées en Bourse. Ce code prévoit deux options : se conformer ou expliquer (« *comply or explain* »). J'ai toujours plaidé en faveur de la première, a fortiori pour la rémunération du CEO.

Le 9 février, la présidente de La Poste m'a demandé si je souhaitais également que soient publiés les traitements des CEO des entreprises publiques autonomes. Elle m'a indiqué que son propre administrateur délégué n'y voyait aucune objection.

Le président de la SNCB holding a suggéré une publication collective pour l'ensemble des administrateurs délégués. J'ai indiqué que ces données étaient nécessaires pour pouvoir répondre correctement à la question de Mme Roppe et qu'il était sans doute opportun de saisir l'occasion à cet effet. Tous les présidents concernés ou leur secrétaire général ont été informés de l'objet de ces informations au cours de la semaine précédant la publication.

Le montant brut est de 2 038 179 pour Belgacom,

Volgens de managers en de hoge ambtenaren wisten zij niet waarom het kabinet deze informatie opgevraagd had. Wat is daarvan aan? Hoeveel tijd is er verlopen tussen het opvragen en het bekendmaken?

De staatssecretaris wenste dat er een publiek debat zou ontstaan. Er werden echter geen vergelijkingspunten meegegeven in de communicatie. Wat zouden managers die zo'n grote verantwoordelijkheid dragen verdienen in een privé-bedrijf?

Men kan hoge lonen laakbaar vinden of niet, maar de verantwoordelijke politici moeten minstens de moed hebben om verduidelijking te geven over hoe die loonvoorwaarden tot stand zijn gekomen.

Gaat de staatssecretaris nu nog verder en zal hij ook de individuele lonen van de leden van de raad van bestuur bekend maken? Zal hij dit doen voor alle overheidsbedrijven? Waarom werden bepaalde mensen die door hemzelf zijn benoemd, niet opgenomen in de overzichten?

12.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Het jaarverslag 2004 van Belgacom vermeldde dat het bedrijf de *code of corporate governance* voor beursgenoteerde bedrijven zou toepassen. Die code voorziet in een keuze tussen *comply* of *explain*. Ik heb er steeds op aangedrongen dat er, zeker voor de bezoldiging van de CEO, moest worden gekozen voor *comply*.

Op 9 februari heeft de voorzitter van De Post mij gevraagd of ik ook wou dat de lonen van de CEO's van de autonome overheidsbedrijven bekendgemaakt zouden worden. Zij meldde dat haar eigen gedelegeerd bestuurder daar geen bezwaar tegen had.

De voorzitter van de NMBS-holding heeft voorgesteld om de bekendmaking voor alle gedelegeerd bestuurders gezamenlijk te doen. Ik heb gezegd dat de correcte beantwoording van de vraag van mevrouw Roppe deze gegevens zou vereisen en daartoe een goede gelegenheid zou zijn. Alle betrokken voorzitters of hun secretaris-generaal zijn in de week voor de bekendmaking op de hoogte gebracht van het doel van de informatie.

Voor Belgacom is het brutobedrag 2 038 179, voor

de 819 300 pour La Poste, de 383 960 pour la holding SNCB, pour laquelle il y aura encore un ajout, de 488 552 pour la SNCB-société de transport, de 414 419 pour Infrabel, de 328 634 pour la Loterie Nationale, de 295 876 pour l'Office national du Ducroire, de 180 912 pour la Société fédérale d'investissement et de 383 216 pour la Société fédérale de Participation. Une indemnité liée aux actions de 394 911 a également été octroyée à l'administrateur délégué de Belgacom. Les primes de gestion pour les prestations de 2005 des administrateurs délégués de la holding SNCB, de la société de transport SNCB et d'Infrabel ne fera l'objet d'une décision que dans le courant de 2006. Cette indemnité n'excédera pas 25 % de la rémunération. Pour les autres entreprises, il a été tenu compte de la rémunération variable des administrateurs. L'administrateur délégué de la SNCB n'est en service que depuis le 1^{er} février 2005, il n'a pas pris de vacances en 2005 et il n'a perçu qu'une avance sur sa prime annuelle. Les montants que j'ai mentionnés comprennent les coûts salariaux pour les entreprises concernées, charges patronales incluses. Il ressort d'une étude que le paquet des rémunérations brutes des hauts dirigeants des entreprises belges se monte en moyenne à 762 953 EUR.

Le caractère public des entreprises publiques est un facteur qui peut-être pris en considération pour déterminer le traitement de l'administrateur délégué. Si les pouvoirs publics veulent doter leurs entreprises de top managers, la rémunération de ces derniers doit être comparable à ce que l'on paie sur le marché, d'autant qu'il s'agit de contrats de six ans, certes renouvelables. La rémunération des administrateurs délégués de Belgacom, de La Poste, du holding SNCB, de la SNCB et d'Infrabel est réglée conformément à la loi du 21 mars 1991. A la Loterie Nationale, c'est le régime défini par la loi du 19 avril 2002 qui est d'application. Le conseil d'administration fixe la rémunération des administrateurs délégués de la Société fédérale de participation et de la Société fédérale d'investissement. Les membres du conseil d'administration sont nommés par arrêté royal. Chez Belgacom et à La Poste, la moitié ou quatre sur dix des administrateurs sont désignés par d'autres actionnaires. La publication des rémunérations est inspirée du code de *corporate governance* qui ne prévoit pas la publication individuelle pour les autres administrateurs et managers. Je demanderais toutefois que les entreprises publiques jouent le rôle d'exemple qui doit être le leur. A l'Office du ducroire, il s'agit d'un administrateur, pas du président ni du CEO. Celui-ci ne figure pas sur la liste parce que nous nous sommes limités à trois grandes entreprises

De Post 819 300, voor de NMBS-holding, waar nog een toevoeging, komt 383 960, voor de NMBS-vervoersmaatschappij 488 552, voor Infrabel 414 419, voor de Nationale Loterij 328 634, voor de Nationale Delcredere dienst 295 876, voor de Federale Investeringsmaatschappij 180 912 en voor de Federale Participatiemaatschappij 383 216 euro. Er is de gedelegeerd bestuurder van Belgacom eveneens een aandelengerelateerde vergoeding toegekend van 394 911 euro. Er komt pas in 2006 een beslissing over de beheerspremies voor de prestaties van 2005 van de gedelegeerde bestuurders van de NMBS-holding, de NMBS-vervoersmaatschappij en Infrabel. Die vergoeding bedraagt maximaal 25 procent van de bezoldiging. Bij de andere bedrijven is de variabele bezoldiging meegerekend. De gedelegeerd bestuurder van de NMBS is pas in dienst vanaf 1 februari 2005, heeft geen vakantie gehad in 2005 en ontving enkel een voorschot op de jaarpremie. De bedragen die ik heb vermeld, vermelden de loonkosten voor de betrokken bedrijven inclusief werkgeverslasten. Uit een studie blijkt dat het brutobezoldigingspakket van topmanagers in een Belgisch bedrijf gemiddeld 762 953 euro bedraagt.

Het openbaar karakter van de overheidsbedrijven is een factor die men in rekening kan brengen bij de bepaling van de bezoldiging van de gedelegeerd bestuurder. Als de overheid voor haar bedrijven topmanagers wil aantrekken, moet de vergoeding in verhouding zijn tot wat men op de markt betaalt, temeer omdat het gaat om een - weliswaar verlengbaar - vast contract van zes jaar. De bezoldiging van de gedelegeerd bestuurders van Belgacom, De Post, de NMBS-holding, de NMBS en Infrabel wordt geregeld overeenkomstig de wet van 21 maart 1991. Bij de Nationale Loterij geldt de regeling uit de wet van 19 april 2002. De raad van bestuur legt de vergoeding van de gedelegeerde bestuurders van de Federale Participatiemaatschappij en de Federale Investeringsmaatschappij vast. De leden van de raad van bestuur worden allen benoemd bij KB. Bij Belgacom en De Post worden de helft, respectievelijk vier op de tien, bestuurders aangesteld door andere aandeelhouders. De bekendmaking van de bezoldiging is geïnspireerd door de code *corporate governance*. Die code voorziet niet in de individuele bekendmaking van de bezoldiging van de andere bestuurders en managers, maar ik vraag dat de overheidsbedrijven terzake hun voorbeeldrol opnemen. Bij de dienst Delcredere gaat het om een bestuurder, niet de voorzitter of de CEO. Deze staat niet in het lijstje omdat we ons hebben beperkt tot de drie grote

publiques.

12.03 Roel Deseyn (CD&V) : Il serait intéressant de savoir qui représente le gouvernement aux conseils d'administration et à quelles conditions. Nous avons reçu aujourd'hui quelques explications à propos des chiffres. Il ne semble pas que les managers aient été consultés. Il y avait là des relents populistes, bien que la mise en œuvre et le développement de la transparence soient importants.

12.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : M. Deseyn ne tient pas compte de ma réponse et s'en tient à ce qu'il a lu dans la presse. Pourquoi, dans ce cas, nous faut-il encore répondre ?

12.05 Roel Deseyn (CD&V) : J'ai dit clairement qu'il semblait en être ainsi au départ mais que le secrétaire d'État a effectivement apporté des précisions cet après-midi. Il est regrettable qu'on n'ait pas mentionné dès le début pourquoi on s'est enquis des chiffres et pourquoi il importe que certains traitements soient fixés par les pouvoirs publics. Il est possible d'amorcer un débat public à partir d'un constat. Cependant, la publication de chiffres bruts sans guère de commentaires ne constitue pas le mode de communication idéal. Les facteurs qui n'ont pas entendu les explications fournies aujourd'hui, sont toujours aussi insatisfaits.

L'incident est clos.

13 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 "la ligne de chemin de fer Hasselt-Maastricht" (n° 10702)

13.01 Hilde Vautmans (VLD) : Tout le monde sait que l'offre ferroviaire est relativement maigre au Limbourg. Elle est en outre principalement axée sur les navetteurs qui se rendent à Bruxelles et à Anvers. Au sein de cette province, aucune liaison n'est même assurée avec le pays mosan ou le nord de la province.

Le chef-lieu de la province, Hasselt, serait appelé à devenir le nœud central d'un réseau. La réactivation de la ligne ferroviaire Hasselt-Maastricht fait l'objet de discussions depuis plusieurs années déjà. Selon le rapport de 2003 relatif aux incitants, une réouverture éventuelle n'est pas opportune du point de vue du transport. Cette étude ne tient toutefois pas compte, par exemple, du développement de l'université

overheidsbedrijven.

12.03 Roel Deseyn (CD&V) : Het zou goed zijn om te kijken wie namens de overheid en volgens welke voorwaarden zitting heeft in de raden van bestuur. Vandaag kwam er een beetje duiding van de cijfers. De managers geven niet het gevoel dat ze werden geconsulteerd. Het leek voor een deel populistisch, hoewel de organisatie en uitbreiding van de transparantie belangrijk is.

12.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands) : De heer Deseyn houdt geen rekening met mijn antwoord en blijft bij wat hij in de pers heeft gelezen. Waarom moeten we nog antwoorden?

12.05 Roel Deseyn (CD&V) : Ik zeg duidelijk dat het aanvankelijk zo leek, maar de staatssecretaris gaf vanmiddag wel wat duiding. Het was jammer dat bij aanvang niet werd vermeld waarom de cijfers werden opgevraagd en waarom het belangrijk is dat men bepaalde lonen vanuit de overheid inbouwt. Men kan een publiek debat inleiden met een stelling. Brute feiten zonder veel duiding brengen, is evenwel niet de beste manier van communiceren. De postmannen die de uitleg vandaag niet hebben gehoord, zitten met heel wat frustraties.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de spoorlijn Hasselt-Maastricht" (nr. 10702)

13.01 Hilde Vautmans (VLD) : Het is bekend dat het spooraanbod in Limburg maar een mager beestje is. Het aanbod is dan nog vooral gericht op pendelaars richting Brussel en Antwerpen. Binnen de provincie is er niet eens een verbinding met het Maastrand en het noorden van de provincie.

De provinciehoofdstad Hasselt zou de hoofdknoop moeten worden van een netwerk. Over de reactivering van de spoorlijn Hasselt-Maastricht wordt al jaren gediscussieerd. Volgens het zogenaamde Stimulirapport uit 2003 is een eventuele heropening vanuit vervoerskundig standpunt niet opportuun. Deze studie houdt evenwel geen rekening met bijvoorbeeld de uitbouw van de Transnationale Universiteit Limburg

transnationale Limburg (*Transnationale Universiteit Limburg* ou TUL). En outre, de nombreux Néerlandais résident à Hasselt.

Connaît-on déjà les résultats de l'étude relative à l'axe Hasselt-Maastricht qui devaient être publiés fin de l'année dernière ? Il nous avait été promis en octobre qu'on en saurait davantage dans un délai de trois mois.

Existe-t-il des projets concrets en vue de la réouverture de cette ligne de chemin de fer ? Quel serait le coût d'une réouverture éventuelle ?

13.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La SNCB et Infrabel ont établi un rapport relatif au transport transfrontalier de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire. Une des liaisons étudiées est celle reliant les villes de Hasselt et Maastricht. Dans ce cas spécifique, l'on s'est basé sur les constats formulés dans le rapport relatif aux incitants. Dans cette étude, il est notamment constaté que, vu le faible potentiel de clientèle, le coût d'investissement élevé et le déficit d'exploitation attendu, ni la SNCB ni les chemins de fer néerlandais ne sont enclins à organiser un service ferroviaire entre Hasselt et Maastricht.

Le coût est estimé à 4,84 millions d'euros. Les recettes potentielles ne dépasseraient pas 0,62 million d'euros. Le déficit potentiel s'élèverait donc à 4,2 millions d'euros.

C'est pourquoi la SNCB n'estime pas opportun de remettre en exploitation la ligne Hasselt-Maastricht.

13.03 Hilde Vautmans (VLD) : C'est une mauvaise nouvelle. La présence de la 'Transnationale Universiteit Limburg' ne figure pas dans cette étude et n'a dès lors pas constitué un argument. Les coûts portent-ils sur une voie simple ou double ? Pouvons-nous consulter l'étude ?

13.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'enverrai les informations relatives aux voies. Je demanderai à Infrabel si l'étude est publique.

13.05 Hilde Vautmans (VLD) : Ce dossier est-il définitivement clos à ce jour ?

13.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Il n'est pas clos. Je demande des données complémentaires à Infrabel.

L'incident est clos.

(TUL). Bovendien wonen er in Hasselt heel wat Nederlanders.

Zijn de resultaten al bekend van de studie inzake de as Hasselt-Maastricht die eind vorig jaar zou worden bekend gemaakt? In oktober werd beloofd dat er 'binnen de drie maanden' meer over zou bekend zijn.

Zijn er concrete plannen voor de heropening van die spoorlijn? Hoeveel zou een eventuele heropening kosten?

13.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De NMBS en Infrabel hebben een rapport opgesteld in verband met grensoverschrijdend reizigersvervoer met treinen van gewone dienst. Een van onderzochte verbindingen was die tussen Hasselt en Maastricht. In dit specifieke geval werd vertrokken van de bevindingen van het Stimulirapport. In deze studie wordt vastgesteld dat ten gevolge van het geringe potentieel aan klanten, de hoge investeringskosten en het te verwachten exploitatietekort, de NMBS noch de Nederlandse Spoorwegen geïnteresseerd zijn in het organiseren van een treindienst tussen Hasselt en Maastricht.

De kosten worden geraamd op 4,84 miljoen euro. De potentiële inkomsten zouden de 0,62 miljoen euro niet overstijgen. Het potentiële deficit zou dus 4,2 miljoen euro bedragen.

Daarom acht de NMBS de heropening van de lijn Hasselt-Maastricht niet opportuun.

13.03 Hilde Vautmans (VLD): Dat is slecht nieuws. De aanwezigheid van de TUL staat niet in die studie en heeft dus niet meegespeeld als argument. Slaan de kosten op een enkel of op een dubbel spoor? Krijgen we de studie te zien?

13.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Ik zal de informatie over de sporen opsturen. Ik zal aan Infrabel vragen of de studie openbaar is.

13.05 Hilde Vautmans (VLD): Is dit hoofdstuk nu definitief afgesloten?

13.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Het is niet afgesloten. Ik vraag aan Infrabel bijkomende gegevens.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 55. *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.55 uur.*