

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 23 APRIL 2008

Avond

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

du

MERCREDI 23 AVRIL 2008

Soir

De vergadering wordt geopend om 14.15 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het probleem van de niet-inschrijving van motorfietsen in de landen van de Europese Unie" (nr. 4297)
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het probleem van de niet-inschrijving van bromfietsen in de landen van de Europese Unie" (nr. 4446)

01.01 François Bellot (MR): Overeenkomstig de Belgische wetgeving moeten de bromfietsen van klasse B niet worden ingeschreven, wat in een aantal andere Europese landen, zoals Italië of Frankrijk, wel het geval is. Dat kan tot problemen leiden wanneer men in die landen op reis gaat.

Een aantal personen met vakantieplannen namen in dat verband contact op met de DIV. Die antwoordde dat de Belgische eigenaars van een bromfiets er goed zouden aan doen hun voertuig ter plaatse te laten inschrijven of een specifieke vergunning aan te vragen. Wanneer men zo een vergunning aanvraagt, krijgt men echter geen antwoord van de DIV, aangezien dat soort voertuig op grond van onze regelgeving vrijgesteld is van de inschrijvingsplicht.

Een aanvrager van Italiaanse afkomst die in België gedomicilieerd is, nam in dat verband contact op met de Italiaanse inschrijvingsdiensten, die hem antwoordden dat de Italiaanse wetgeving volkomen in overeenstemming is met de Europese wetgeving, die de inschrijving van alle motorvoertuigen oplegt. Kan u voor enige verduidelijking zorgen?

01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De lokale overheden moeten rekening houden met het feit dat de inschrijving in België niet wordt gevraagd. De Europese richtlijn bepaalt niet dat een lidstaat verplicht is zijn bromfietsen te doen inschrijven. Volgens mijn administratie zijn de problemen in verband met het gebruik van bromfietsen in het buitenland beperkt. Indien zich toch problemen zouden voordoen, kan men altijd contact opnemen met de Belgische ambassade of met de DIV, die de lokale autoriteiten een fax kan sturen.

We zijn voorstander van de verplichte inschrijving van bromfietsen in ons land, maar dat zal niet voor meteen zijn, want er komt heel wat bij kijken. Bovendien is de informatisering van de DIV nog niet afgerond.

01.03 François Bellot (MR): Bevestigt u dat de bromfietsen van klasse B zullen worden ingeschreven?

01.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ja, maar niet op korte termijn.

02 Vraag van mevrouw Meyrem Almaci aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Liefkenshoekspoortunnel" (nr. 4319)

02.01 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): In het goedgekeurde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP)

voor de Liefkeshoekspoortunnel is er geen plaats meer voor de fietstunnel, die nochtans opgenomen was in het strategisch plan Linker- en Rechteroever. Klopt dit? Waarom werd deze beslissing genomen? Zal de staatssecretaris er bij Infrabel op aandringen om alsnog in de bouw van een fietstunnel te voorzien in de stedenbouwkundige aanvraag?

02.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Het klopt dat er in het eigenlijke milieu-effectenrapport (MER) en het GRUP geen sprake meer is van een fietsverbinding via de spoorwegtunnel. Het Havenbedrijf heeft wel een afzonderlijke aanvraag ingediend voor de bouw van een wegverbinding onder kanaaldok B1-B2, waarbij wel in een fietsverbinding is voorzien. Dit staat echter los van de bouw van de spoorwegtunnel.

Gelet op de grote lengte van de spoorwegtunnels - zes kilometer alleen al voor het geboorde gedeelte! - zou dit hoe dan ook geen aantrekkelijke fietsroute uitmaken. Bovendien moet de combinatie van fietsverkeer met zwaar en vaak gevaarlijk goederenverkeer vermeden worden. Ten slotte laten ook de dwarse afmetingen van de te boren kokers niet toe om een fietsverbinding te integreren. De enige oplossing zou erin bestaan een afzonderlijke koker te boren voor de fietsverbinding, maar daarvoor moet dan een afzonderlijke financiering gevonden worden.

Er is dus geen synergie mogelijk met de spoortunnel.

02.03 **Meyrem Almaci** (*Ecolo-Groen!*): Ik begrijp dat de aanleg van een fietsverbinding in de spoorwegtunnel om technische en andere redenen onmogelijk is. Ik neem dan ook aan dat het antwoord op mijn derde vraag negatief is. Ik vraag me wel af hoe het komt dat de provincieraad en het Havenbedrijf blijkbaar niet van deze gegevens op de hoogte zijn. Ik zal in elk geval deze informatie doorgeven aan degenen wier vragen ik hier vertolkt heb. Ik zal er ook op aandringen dat de mogelijkheid om een bijkomende procedure op te starten voor de bouw van een fietskoker, zou bekeken worden.

02.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Het zou mij toch verwonderen dat het Havenbedrijf niet op de hoogte zou zijn. Zoals ik gezegd heb hebben zij een afzonderlijke MER-procedure opgestart voor een wegverbinding onder kanaaldok B1-B2, waarbij wel een fietsverbinding gepland is.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholpromillegrens voor jonge bestuurders" (nr. 4550)**

03.01 **Guido De Padt** (*Open Vld*): Ik heb vanochtend vastgesteld dat het antwoord op deze vraag al in de krant stond. Volgens *Het Laatste Nieuws* van vandaag is de staatssecretaris immers voorstander van de invoering van een 0,2 promillegrens voor jongeren tot 24 jaar, zoals de European Transport Safety Council (ETSC) aanbeveelt. Volgens de ETSC zijn jongeren tot 24 jaar twee tot drie maal meer betrokken in verkeersongevallen dan meer ervaren chauffeurs en is hun tolerantiegrens voor alcohol ook lager. Ook uit de Belgische en Vlaamse statistieken blijkt dat jongeren oververtegenwoordigd zijn bij verkeersongevallen met doden en zwaargewonden. Ik ben er echter niet van overtuigd dat het verlagen van de alcohollimiet voor jonge bestuurders dé oplossing is. Mijns inziens zou men beter eerst de bestaande regels beter controleren en de pakkans verhogen. De voorgestelde regeling zou jongeren te veel stigmatiseren. Voor wat deze doelgroep betreft, pleit ik ervoor om de rijopleiding te herbekijken en opnieuw professioneler te maken, zodat jongeren beter voorbereid op de weg komen.

Hoe is het aantal alcoholcontroles de voorbije drie jaar geëvolueerd? Welk percentage van de bestuurders

die in 2005, 2006 en 2007 vervolgd werden voor rijden onder invloed, behoorde tot de leeftijdscategorie van 18 tot 24 jaar? Wat is het standpunt van de staatssecretaris over het verlagen van de alcohollimiet tot 0,2 promille? Zou het niet beter zijn om eerder de sensibilisering en de handhaving op te drijven?

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Mijn antwoord is gebaseerd op wat de federale commissie mij gemeld heeft. Ik kan momenteel evenwel nog niet zeggen wat de maatregel zal zijn.

De alcoholcontroles van de zonale en de federale politie worden niet op jaarbasis gecentraliseerd. Het zijn enkel de cijfers van de BOB-campagnes die gekend zijn. In de eindejaarsperiode van 2005 werden er ongeveer 157.000 alcoholtests opgelegd, in de eindejaarsperiode van 2006 ongeveer 94.000 en in de eindejaarsperiode van 2007 ongeveer 114.000. De federale politie nam in de periode 2005-2006 bijna 34.000 tests af, in de periode 2006-2007 iets meer dan 27.000 en in de periode 2007-2008 iets meer dan 42.000.

Op basis van gegevens van de FOD Justitie kan ik meedelen dat er in 2005 in totaal 34.505 vervolgingen waren voor het rijden onder invloed van alcohol, in 2006 waren er 34.784, in 2007 37.488. Daarvan bedroeg het aantal personen tussen 18 en 24 jaar in 2005 6.732, in 2006 7.237 en in 2007 7.666. Dit is een gemiddelde dat telkens schommelt rond 21 procent, terwijl het aantal chauffeurs van die leeftijdscategorie slechts ongeveer 11 procent bedraagt.

De Europese Commissie keurde op 17 januari 2001 een aanbeveling goed die de lidstaten ertoe moet aanzetten om naast de 0,5 promille ook een lager maximaal toegelaten alcoholgehalte van 0,2 promille vast te leggen voor nieuwe, onervaren bestuurders. Dit zijn veelal - maar niet uitsluitend - jongeren. In Nederland wordt deze aanbeveling al toegepast.

In het kader van de staten-generaal voor de Verkeersveiligheid heeft de federale commissie aanbevolen dat men bijzondere maatregelen zou nemen om de oververtegenwoordiging van de jongeren in verkeersongevallen te verminderen. Men stelde de 0,2 promillegrens voorop gedurende een beperkte proefperiode na het behalen van het rijbewijs.

Bij ons zijn de bestuurders van 18 tot 29 jaar dubbel zo dikwijls betrokken bij dodelijke verkeersongevallen dan de leeftijdscategorie 30 tot 64. Het fenomeen van rijden onder invloed tijdens weekendnachten is meer van toepassing op jonge chauffeurs, omwille van hun gebrek aan ervaring, vermoeidheid en het soms bewust nemen van risico's. Omwille van de quasi-unanimitéit over de uitgevoerde studies, de aanbevelingen en de beleidsvoorstellen heb ik gezegd dat ik bereid ben om het te overwegen en na te gaan of het in België ook zou moeten gebeuren. Ik heb echter niet gezegd dat ik het zal invoeren.

De ongevallenbetrokkenheid ten gevolge van rijden onder invloed moet verminderd worden voor alle leeftijdscategorieën. Van de beroepsfederaties van transporteurs heb ik overigens de dringende aanbeveling gekregen om de nultolerantie in te voeren. Alvorens een maatregel te nemen wil ik iedereen consulteren.

De bewustmaking en de handhaving van de controles op het rijden onder invloed moeten worden opgedreven voor alle leeftijdscategorieën, maar ten opzichte van de jongeren moeten we bijzonder aandachtig zijn. Sedert 1 september 2007 werd de definitie van onervaren bestuurder in onze verkeerswetgeving opgenomen. Ik wil een strenger optreden overwegen maar dan wel in het kader van een geheel van maatregelen rond het verhogen van de verkeersveiligheid. Er is een coherent plan nodig dat niet tegen een specifieke leeftijdscategorie is gericht.

03.03 **Guido De Padt** (Open Vld): Ik ben niet overtuigd dat de promillegrens moet dalen. Dit zal immers geen oplossing bieden voor hardleerse jongeren. Er zijn trouwens heel wat jongeren die zich wel goed gedragen.

Als niet alle lokale politiezones cijfers bijhouden van alcoholcontroles, kan je natuurlijk nooit zicht krijgen op

het handhavingproces. De vraag stelt zich welke incidentie een bepaald promille heeft op het fenomeen van de verkeersongevallen. Nu nemen we maatregelen zonder kennis van zaken. Zonder te vervallen in het utopische Zweedse systeem dat ambieert om de verkeersongevallen tot nul te herleiden, moeten we eerst degelijk en wetenschappelijk analyseren hoe ongevallen tot stand komen. De minister zou dus moeten komen tot analyse en overleg, onder andere met organisaties als de Responsible Young Drivers.

03.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik zal het advies van het European Transport Safety Council niet volgen, voor die benadering kies ik niet. Verder is het zo dat bij 25 procent van de weekendongevallen jongeren betrokken zijn, waarbij niet alleen een alcohol- maar ook een drugprobleem speelt. Daarom moeten we ons ook concentreren op eenvoudiger opsporingsmethoden van druggebruik, onder andere via een speekseltest.

Ik wil alleszins evenwichtige voorstellen uitwerken, ook al moet ik wel rekening houden met adviezen. Het thema van de verschillende categorieën van beroepschauffeurs wil ik specifiek behandelen.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van de heer Bart Tommelein aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de eventuele verplichting voor huis-aan-huisverkopers om een tachograaf in hun voertuig te installeren" (nr. 4469)**

04.01 **Bart Tommelein** (Open Vld): Een Europese verordening van 15 maart 2006 legt de voorschriften vast voor de rijtijden, rijonderbrekingen en rusttijden van de bestuurders in het wegvervoer van goederen en personen. Specifieke voertuigen moeten uitgerust zijn met een tachograaf om dergelijke gegevens te kunnen registreren en te controleren. In een bijlage van het KB van 14 juli 2005 worden de voertuigen bepaald waarvoor de tachograaf niet verplicht is. Dit geldt onder andere voor voertuigen die gebruikt worden voor de verkoop aan huis. In het KB van 9 april 2007 wordt verder bepaald dat voertuigen voor het vervoer van goederen van onder meer visserijbedrijven en die gebruikt worden in het kader van een eigen beroepsactiviteit voor ritten binnen een straal van honderd kilometer rond de vestigingsplaats van het bedrijf, geen tachograaf moeten hebben. Recent werden huis-aan-huisverkopers waarvan de vestigingsplaats op meer dan honderd kilometer ligt van de plaats van verkoop, beboet en verplicht tot de installatie van een tachograaf. Een Oostendse visverkoper is dus in regel wanneer hij zijn waren verkoopt in bijvoorbeeld Aalst, maar niet wanneer hij dit doet in Brussel. Moeten deze huis-aan-huisverkopers nu al dan niet een tachograaf installeren en zich houden aan de rij- en rusttijden?

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De uitzonderingen met betrekking tot de installatie van een tachograaf zijn voorzien in de geciteerde KB's. De huidige reglementering voorziet inderdaad in de verplichting van een tachograaf en in het respecteren van rust- en rijtijden bij een verkoop op een plaats die meer dan honderd kilometer van het bedrijf is gelegen. Ik heb wel een onderzoek gelast van de bepalingen van het KB van 9 april 2007, teneinde te bekijken of deze eventueel aangepast moeten worden.

04.03 **Bart Tommelein** (Open Vld): Ik ben blij dat de minister deze zaak zal laten onderzoeken. Aangezien Brussel zowat honderd kilometer is verwijderd van de kust en de hoofdstad toch een commercieel actieterrein is voor visserijbedrijven van aan de kust, kan de afstand misschien worden opgetrokken naar honderdtwintig kilometer.

Het incident is gesloten.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Bruno Stevenhuydens** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "een speciaal rijgeschiktheidsattest om collega's mee te nemen met een bedrijfswagen" (nr. 4571)

- mevrouw **Linda Musin** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "carpooling met bedrijfswagens" (nr. 4605)

05.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Als men tijdens de werkuren collega's meeneemt in een bedrijfswagen, dient men te beschikken over een speciaal attest van geschiktheid. Daarvoor moet men met positief resultaat een ogentest afleggen. Nu blijken de bestuurders amper op de hoogte te zijn van deze reglementering, zodat ze bij een overtreding zware boetes riskeren. Inzake verzekering blijkt zich gelukkig niet onmiddellijk een probleem te stellen. In ieder geval is er verwarring en veel bedrijfsleiders zijn niet op de hoogte van de reglementering. Inzake verkeersveiligheid hanteert men hier verschillende maten en gewichten, vermits een ouder bijvoorbeeld wel dagelijks kinderen mag vervoeren zonder de verplichting van een attest.

Weet de minister in welke mate men bij de lokale besturen op de hoogte is van deze reglementering? De reglementering geldt immers ook wanneer bestuurders van een bedrijfswagen op het traject van en naar het werk collega's meenemen. Daarmee wordt het zogenaamde autodelen eigenlijk ontmoedigd. Heeft de minister trouwens al eens bekeken of de overheidsdiensten zelf wel in regel zijn ter zake? Heeft hij al initiatieven genomen om deze reglementering te wijzigen?

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De rijbewijsreglementering bepaalt sedert 1998 dat de houders van een rijbewijs categorie B in een aantal gevallen over een attest van medische rijgeschiktheid moeten beschikken. Dat attest wordt verkregen op basis van een ogentest en een medisch onderzoek.

Volgens de huidige wettekst is dus elke werknemer die met een bedrijfswagen collega's vervoert, verplicht om te beschikken over een medisch attest dat zijn rijgeschiktheid aantoont. Dat is echter nooit de bedoeling van de wet geweest. Het was de bedoeling om enkel werknemers die door hun werkgever werden aangeduid als beroepschauffeur, te verplichten om via een medisch onderzoek hun rijgeschiktheid te bewijzen. Beoogd werden bijvoorbeeld de chauffeurs die arbeiders iedere morgen en avond vervoeren van en naar een bouwwerf.

Aangezien de bestaande wettekst aanleiding geeft tot foute interpretaties en zo rechtsonzekerheid creëert, heb ik mijn administratie de opdracht gegeven de wettekst aan te passen.

05.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Wij zijn heel tevreden met deze logische en snelle oplossing.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de vermoedens van fraude met voorlopige rijbewijzen" (nr. 4599)

06.01 François Bellot (MR): Houders van een voorlopig rijbewijs die tweemaal zakken voor het praktisch rijexamen moeten zes uur rijles volgen bij een rijsschool. Na elke onvoldoende wordt er een stempel in het voorlopig rijbewijs gezet. Gelet op het slaagpercentage doet het beperkte aantal kandidaten dat die opleiding volgt toch wel de wenkbrauwen fronsen.

Blijkbaar scheuren sommige kandidaat-bestuurders het gedeelte waarop de onvoldoendes staan van hun voorlopig rijbewijs af of vragen ze een duplicaat aan van dat rijbewijs, dat door het gemeentebestuur zonder enige vermelding van onvoldoendes wordt afgeleverd.

Is uw administratie op de hoogte van dat bedrog? Welke maatregelen heeft ze genomen om dat fenomeen te beteugelen?

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Men moet het aantal kandidaat-bestuurders dat zich op die manier aan het verplichte praktische rijonderricht onttrekt, niet overschatten. Een kandidaat die met bedrieglijk opzet een duplicaat aanvraagt, moet meteen ook een ander examencentrum zoeken. Aangezien hij het examen moet afleggen in de zone waar hij gedomicilieerd is of waar zijn rijsschool zich bevindt, moet hij dus hetzij van domicilie veranderen hetzij in een andere rijsschool les volgen om zich opnieuw voor het praktische rijexamen te kunnen aanbieden.

De informatie betreffende het aantal kandidaat-bestuurders dat zes uur praktijkles volgt, dient te worden

nagegaan. Maar zelfs al zijn die gegevens correct, dan betekent dat niet noodzakelijk dat er op grote schaal fraude wordt gepleegd.

Door de verlenging van de geldigheidsduur van de rijbewijzen en de mogelijkheid om verscheidene opeenvolgende voorlopige rijbewijzen te verkrijgen, kan het verplicht volgen van lessen inderdaad lang uitgesteld worden.

Mijn diensten blijven waakzaam toezien op zulke praktijken tijdens controles die worden uitgevoerd bij de gemeentebesturen en in de examencentra. Die laatste worden eveneens verzocht toe te zien op de naleving van de regelgevende bepalingen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het rechtsaf slaan van fietsers" (nr. 4646)

07.01 Jean-Luc Crucke (MR): Een aantal Europese steden voert een experiment waarbij ze fietsers toelaten bij rood licht rechts af te slaan zonder rekening te houden met het rode verkeerslicht want ze storen niemand en ze winnen er een beetje tijd mee. De verenigingen van fietsers zijn vragende partij. Vooraleer een parlementair initiatief te nemen, vernam ik graag uw standpunt hierover.

07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik ben geen voorstander van het 'rechtsaf slaan van fietsers' aan een rood licht om verschillende redenen. Ten eerste is het negeren van een rood licht om rechts af te slaan, voor alle bestuurders verboden in ons land, zowel op basis van het Verdrag van Wenen over de verkeersregels als op basis van de regels betreffende de verkeerstekens. Ons land heeft het verdrag ondertekend: een dergelijke maatregel kan niet overwogen worden zonder aanpassing van het verdrag. Ten tweede, fietsers toelaten om rechts af te slaan en hun plaats op de weg in te nemen op het ogenblik dat het gemotoriseerd verkeer links van hen aankomt en voorrang heeft, kan een veiligheidsrisico betekenen. Door af te slaan verwijdt een fietser zich een beetje van de rand van de weg, wat het risico vergroot op een aanrijding met voertuigen die er van rechtswege rijden, aangezien het licht voor hen groen is. Ten derde, de fietsers die het rood licht negeren, moeten ook voorrang verlenen aan fietsers die op de weg of op het fietspad rijden die zij willen oprijden. Ten vierde, fietsers moeten ook voorrang verlenen aan overstekende voetgangers, waardoor ze de tijd die ze winnen door het rode licht te negeren, weer verliezen. Ten vijfde, deze toelating zou dan ook moeten worden gegeven aan andere categorieën gebruikers wier gedrag door de Wegcode gelinkt wordt aan dat van de fietsers. Ik denk hierbij aan bromfietsen uit categorie A, soms B, (motor)voertuigen die sneller dan stapvoets vooruitgaan.

Om deze redenen wens ik die idee niet op te nemen in het verkeersreglement. Een rood licht moet eenduidig blijven wijzen op een verplichting om te stoppen. Ik zal ook geen proefproject op het getouw zetten met oranje knipperlichten voor fietsers zoals men in Straatsburg of Bordeaux van plan is op een beperkt aantal kruispunten, omdat het systeem van de rechtsafslaande fietsers in Nederland toegelaten is. Nederland heeft het Verdrag van Wenen inderdaad niet ondertekend, terwijl België dat wel gedaan heeft.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de herconfiguratie van het Europees luchtruim" (nr. 4098)

08.01 Xavier Baeselen (MR): De lagekostenmaatschappijen die lid zijn van de European Low Fares Airlines Association (ELFAA) pleiten voor een hervorming van de luchtverkeersleiding. Ze zijn van mening dat middels hun voorstellen 5 miljard euro kan worden bespaard, de CO₂-uitstoot met 12 miljoen ton kan worden teruggebracht en 75 procent van de huidige vertraging kan worden weggewerkt.

Welk standpunt neemt België thans hierover in? Hoever staan de onderhandelingen die Belgocontrol heeft aangevat? Moet het Europese harmonisatieproces in deze sector niet worden versneld, wetende dat het luchtverkeer tegen 2020 zal verdubbelen?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De invoering van de 'Single European Sky' komt reeds tegemoet aan de verzuchtingen van de ELFAA. Die wetgeving voorziet in samenwerkingsakkoorden tussen de Europese lidstaten op grond van functionele luchtverkeersstromen, en dus niet langer op grond van

landsgrenzen of van beperkingen tussen het burgerlijke en het militaire luchtruim. Zo wordt de veiligheid verbeterd, neemt de capaciteit toe, blijven de kosten beperkt en is er minder vervuiling.

Een dergelijk samenwerkingsakkoord tussen België en vijf andere landen (Nederland, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland), 'FAB Central Europe' genaamd, ligt momenteel ter tafel. Na de zomer van 2008 wordt er beslist welke vorm die samenwerking precies zal aannemen.

De Belgische overheid is een groot voorstander van de samenwerking met die buurlanden die het gebruik van het luchtruim kan optimaliseren.

08.03 **Xavier Baeselen** (MR): Het verheugt me dat er vooruitgang wordt geboekt in dit dossier en dat er spoedig een oplossing komt.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de minister van Klimaat en Energie over "de verplichtingen voor niet-Europese lowcostluchtvaartmaatschappijen die op het Europees grondgebied actief zijn" (nr. 4500)**

09.01 **Xavier Baeselen** (MR): Een honderdtal passagiers van de lowcostmaatschappij Altas Blue, een dochteronderneming van Royal Air Maroc, zaten tijdens de nacht van maandag 7 op dinsdag 8 april vast op de luchthaven Brussels Airport. Omstreeks middernacht kondigde de maatschappij aan de reizigers aan dat ze om 6 uur 's ochtends zouden kunnen vertrekken. Om 6 uur was er nog steeds geen toestel beschikbaar en deelde de maatschappij mee dat er enkele plaatsen vrij waren op een vlucht van 13.40 uur, met de vermelding dat enkel gezinnen met kinderen aan boord zouden mogen gaan. Daarna werden er nog twee vluchten voorzien. De maatschappij wilde een zeventigtal passagiers laten vertrekken met de vlucht van 14 uur. Daarbij zou volgens alfabetische volgorde worden gewerkt. Maandagavond hebben de reizigers 5,50 euro gekregen. Ik heb alleszins nooit in een hotel kunnen overnachten met dat bedrag. Op dinsdagochtend hebben de passagiers eveneens 13 euro gekregen, waarmee ze een broodje en een drankje konden kopen. De reizigers kregen geen enkele informatie. De politie heeft zelfs moeten bemiddelen, want de spanning was te snijden.

Wat zijn de verplichtingen van niet-Europese lowcostmaatschappijen die op Europees grondgebied vliegen op het vlak van informatieverstrekking en opvang van de passagiers bij problemen? Indien er geen verplichtingen bestaan, denkt u niet dat men dan moet voorzien in een minimumverplichting? Zou het niet nuttig zijn om het dossier aan te kaarten op Europees niveau?

09.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Frans): De rechten en plichten van luchtreizigers worden opgesomd in de Europese verordening van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. Deze verordening is van toepassing op alle vluchten die vertrekken vanuit een luchthaven gelegen op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie en op alle vluchten die vertrekken uit een derdeland met bestemming een lidstaat van de Europese Unie indien de luchtvaartmaatschappij een Europese maatschappij is. Naargelang de wachttijd gelden dezelfde verplichtingen inzake informatie en opvang voor alle luchtvaartmaatschappijen. Het dossier wordt behartigd door alle betrokken spelers, dus zowel de nationale autoriteiten als de Europese instanties. Op initiatief van de Europese Commissie worden trouwens overlegvergaderingen belegd om de behandeling van klachten van luchtreizigers te stroomlijnen.

Het gaat om een getrappt systeem, waarin de passagiers hun grieven in eerste instantie moeten kenbaar maken aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoerde. Die demarche volstaat in 90 procent van de gevallen. Indien ze geen voldoening krijgen, kunnen ze zich wenden tot de nationale, territoriaal bevoegde, instelling of tot de ad-hocdiensten van de Europese Commissie die bevoegd zijn voor de bescherming van de luchtvaartpassagiers.

09.03 **Xavier Baeselen** (MR): Als ik het goed begrijp, geldt voor niet-EU-maatschappijen enkel een informatieplicht.

09.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Frans): Een informatie- én een opvangplicht.

09.05 Xavier Baeselen (MR): Dus toch ook een opvangplicht?

09.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Een en ander is afhankelijk van de wachttijd. In het aangehaalde geval hadden de reizigers moeten worden opgevangen. Indien er klachten zijn, moeten de passagiers zich niet tot Marokko, maar wel tot de Europese Commissie wenden.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bezoldiging van de bestuurders van Belgacom" (nr. 4038)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lonen van de topmanagers van overheidsbedrijven" (nr. 4573)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lonen van de topmanagers van overheidsbedrijven" (nr. 4798)

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Kan u ons meer uitleg geven over de meer dan royale bezoldiging van de bestuurders van Belgacom, die met overheidsgeld wordt gefinancierd?

10.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De overheidsbedrijven moeten bekwame werknemers kunnen aantrekken. Ze hebben ook een voorbeeldfunctie te vervullen op het stuk van de doorzichtige besluitvorming, de benoeming van bestuurders, het loonbeleid en good governance.

De ministerraad benoemt de gedelegeerde bestuurders en ontheft ze van hun functie. De wederzijdse rechten en plichten, met inbegrip van de bezoldigingen, zijn vastgelegd in een overeenkomst tussen de bestuurder en de raad van bestuur die zich daarbij door de aanbevelingen van een bezoldigingscomité laat leiden. De raad van bestuur ziet erop toe dat de bezoldiging van de gedelegeerde bestuurders evenredig is met hun verantwoordelijkheden.

Ik heb de kwestie van de globale bezoldiging ter sprake gebracht bij de voorzitters van de raden van bestuur. Een vergelijkende benchmarkingstudie zal ons helpen om een plafond voor deze bezoldiging vast te leggen. Meetbare criteria zullen een belangrijke rol spelen bij de omschrijving van de variabele jaarbezoldiging. De doelstellingen zullen jaarlijks worden aangepast. Verder wordt ook rekening gehouden met de vergoeding van de kosten. Afhankelijk van de resultaten van deze besprekingen zal ik nagaan of voor de leden van de directiecomités een gelijkaardige aanpak kan worden toegepast. Daarna zal ik voorstellen om niet te veel belang te hechten aan de kortetermijndoelstellingen om de variabele jaarbezoldiging te bepalen.

Bij Belgacom bedragen de loonkosten van de gedelegeerd bestuurder 1.794.000 euro. Bovenop dat bedrag komen nog de uitkeringen na tewerkstelling (903.480 euro) en de aandelenopties (39.767 euro). De jaarbezoldiging van de leden van het directiecomité bedraagt 3.402.083 euro, met inbegrip van de variabele bezoldiging, plus de uitkeringen na tewerkstelling (1.928.428 euro) en de aandelenopties (98.330 euro). De beëindigingsvoordelen bedragen 3.330.100 euro.

Tot slot wil ik preciseren dat de doelstellingen die gelinkt zijn aan het variabele loon nu al rekening houden met criteria inzake de kwaliteit van de dienstverlening, de klanttevredenheid en de inzet van het personeel. We zullen toezien op een versterking van dat verband.

10.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): In haar algemene beleidsnota heeft de minister al aangetoond dat ze wil ijveren voor billijke bezoldigingen. Het spreekt voor zich dat de bazen van de overheidsbedrijven meer dan correct vergoed moeten worden, maar bepaalde cijfers, stock options en andere gouden handdrukken doen toch vragen rijzen.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het onderzoek naar de efficiëntie van de NMBS" (nr. 4056)

11.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Er was ons beloofd dat er tegen Pasen meer duidelijkheid zou zijn over het onderzoek naar de manier waarop de bevoegdheden tussen NMBS, Infrabel en de NMBS-holding

op elkaar zouden worden afgestemd. Wat zijn de resultaten van dit onderzoek? Welke concrete maatregelen zullen er worden genomen om de gestelde doelstellingen te realiseren?

11.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De drie maatschappijen van de NMBS-groep hebben elk een bepaalde operationele bevoegdheid met als hoofddoel de klant kwaliteitsvol vervoer aanbieden. Op 22 februari 2008 gaf ik de firma Roland Berger Strategy Consultants de opdracht de samenwerking tussen de drie maatschappijen grondig te evalueren. Het eindrapport werd mij bezorgd op 17 maart. In het eerste deel wordt een aantal knelpunten opgesomd betreffende operationele bevoegdheden, gebaseerd op interviews met het management en met externe experts. Het tweede deel bevat aanbevelingen om deze knelpunten op termijn weg te werken. In het derde deel wordt ingegaan op verschillende organisatorische scenario's.

Eerst wil ik de voorbereiding van de beheersovereenkomsten afwerken, daarna zal ik gesprekken aanvatten betreffende de aanbevelingen van het rapport.

Rekening houdend met de extreem korte duurtijd van de opdracht moeten de aanbevelingen met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de drie nieuwe beheersovereenkomsten. Daarin wordt in een artikel voorzien dat bepaalt dat de resultaten van het onderzoek aanleiding kunnen geven tot wijzigingen in de taakverdeling en de samenwerking tussen de drie maatschappijen.

11.03 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Wat zijn de directieven voor de drie entiteiten? Moet er meer coherentie komen?

11.04 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik wil niet vooruitlopen op de bespreking ten gronde, maar er zal een keuze moeten worden gemaakt voor het meest aangepaste organisatorische model.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verkoop van treintickets via het internet" (nr. 4057)

12.01 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): De dienst Internationaal Verkeer van de NMBS beoogt een stijging van de verkoop van treintickets via internet. Dit veronderstelt een aantal aanpassingen. Zo zou het aantal stations waar men een internationaal ticket kan kopen, afnemen van 104 vandaag naar 35 eind 2008. Er wordt ook gedacht aan het invoeren van een prijsverschil. Is dit een voorbode van wat er ons ook bij het binnenlands treinverkeer te wachten staat?

12.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Het internationale treinverkeer zal vanaf 2010 volledig geliberaliseerd zijn. De NMBS bereidt zich hierop nu al voor. In dat verband wordt onderzocht of de loketverkoop van internationale tickets in 104 stations wel nodig is. Klanten kunnen internationale tickets aanschaffen in een station, via een callcenter en via internet. Het internationale aanbod aan treinverbindingen wordt er zeker niet eenvoudiger op, zodat de prijs van een ticket op basis van beschikbaarheid van plaatsen op elk moment kan wijzigen, dit naar analogie van de luchtvaartsector. Er wordt nu overwogen om de verkoop van internationale tickets te beperken tot dertig à veertig stations. Wel zou men in evenveel stations als vandaag de tickets kunnen komen afhalen.

Dit betekent dat de consument via meerdere kanalen een biljet kan aankopen en het afhalen zo dicht mogelijk bij zijn woonplaats of het laten opsturen. De NMBS zal de klant daarover informeren ruim voor de inwerkingtreding.

Voor het binnenlands verkeer is de economische context anders aangezien het om een gesubsidieerde aangelegenheid gaat en de geleverde service in het beheerscontract wordt opgenomen. In het beheerscontract staat dat de stations de bevoorrechte verkooppunten zijn en er zijn geen plannen om het aantal stations te verminderen. De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om de verkooppunten uit te breiden tot automaten, het internet en externe verkooppunten. Een beslissing met betrekking tot het internationaal vervoer is zeker geen voorbode voor het binnenlands transport. In steeds meer landen wordt bij de verkoop of naverkoop aan de balie een vaste vergoeding gevraagd. De reiziger heeft echter hetzelfde aanbod via het

internet of een callcenter en kan ook zelf kosteloos een biljet afhalen aan een automaat. De keuze is aan hem of haar. De vaste vergoeding zal apart aan de consument worden aangerekend, boven op de prijs van het biljet.

12.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Er is dus een totaal andere economische context voor de internationale tickets en dit zit al in een definitieve fase.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer **Michel Doomst** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de hervormingen bij de pakjesdiensten van De Post" (nr. 4091)

- de heer **Peter Luykx** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de recente problemen met Taxipost" (nr. 4597)

13.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Begin maart heeft De Post zijn pakjesdiensten hervormd en werden Taxipost en Kilopost in de diensten geïntegreerd. Dit alles heeft in het begin tot nogal wat klachten geleid.

Ging het bij deze omschakeling effectief om kinderziektes en zijn die problemen ondertussen reeds opgelost? Wat was de oorzaak van de vertragingen? Zijn de klachten ondertussen uit de wereld geholpen? Is de communicatie verbeterd? Is er voor deze hervormingen een evaluatiemoment voorzien?

13.02 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Sinds de hervormingen van de pakjesdiensten van De Post blijkt er een opstoot van problemen te zijn bij de diensten van Taxipost. De Post erkent deze problemen en geeft ook zelf te kennen dat de efficiënte nog dient te worden opgevoerd. Gezien het toenemende belang van deze diensten voor het bedrijfsleven heeft dit onvermijdelijk een weerslag op het investeringsklimaat in ons land.

Hoeveel klachten over Taxipost heeft de ombudsman van De Post opgetekend tijdens de eerste drie maanden van 2008? Wat was het totaal aantal klachten in respectievelijk 2006 en 2007? Hoe verhoudt het aantal klachten per transactie bij Taxipost zich ten opzichte van die ratio bij de gewone briefzending? Hoeveel klanten van Taxipost hebben sinds maart zodanig schade opgelopen dat zij dit hebben laten vaststellen door het gerecht? Wat is volgens de minister de precieze oorzaak van deze gebrekkige dienstverlening? In welke mate is er sprake van bewust wangedrag van individuen? Welke inspanningen doet De Post om dit gedrag op te sporen en te bestraffen? Denkt de minister aan het versterken van de rol van de postregulator, dit met het oog op mogelijke externe sanctionering? Waarom bevindt het jaarverslag van de ombudsdienst van De Post zich niet op de website? Waarom was eind maart 2008 het jongste beschikbare jaarverslag dat met betrekking tot 2005? Dient De Post er wel een dergelijke dienst op na te houden, als er al verschillende privébedrijven een gelijkaardig aanbod leveren?

13.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De Post heeft inderdaad de diensten van Taxipost en het vroegere Kilopost geïntegreerd in een coherent nieuw gamma van producten, teneinde te voldoen aan de noden van de klanten. Hiermee wordt een kwaliteitsverhoging beoogd, waardoor alle nationale pakketten voortaan binnen de 48 uur geleverd zullen worden.

Voor de eerste drie maanden van 2008 zijn er 82 klachten door de ombudsdienst opgetekend. Hiervan zijn er nog 18 in behandeling. Zowel in 2006 als in 2007 waren er in totaal ongeveer 6.500 Taxipostklachten. Dit komt neer op 0,1 procent van het totale jaarlijkse volume van pakketten. Er zijn geen gerechtelijke stappen tegen betrokken dienst ondernomen.

Tijdens de opstart van de eerste fase van het nieuwe aanbod, heeft er zich op 3 maart wel een panne voorgedaan in het callcenter.

Door een softwareprobleem liepen de wachttijden voor klanten van De Post op tot een uur, zodat men zeer snel besloot over te schakelen op een noodplan voor een periode van twee dagen. Door een tijdrovende procedure in het callcenter liepen de wachttijden in de callcenters te veel op. Vanaf 7 maart was alles terug onder controle. De medewerkers van De Post en Taxipost hebben al het mogelijke gedaan om de dienstverlening te blijven verzekeren. De kwaliteit van de dienstverlening, die nu terug op het normale niveau

is, wordt permanent opgevolgd door het management van Parcels & Express.

De ombudsdienst is als onafhankelijk en officieel organisme bevoegd voor de hele postsector. De verslagen van dit organisme zijn te vinden op diens website. Informatie over de ombudsdienst wordt vermeld op de website van De Post. De Post wil een belangrijke rol spelen op de groeiende markt van de pakjes. Sommige pakjesdiensten maken trouwens deel uit van de universele dienstverlening en moeten dus worden aangeboden door De Post. Inzake communicatie heeft De Post de grote klanten tijdens een persoonlijk onderhoud ingelicht, terwijl de kmo's aangeschreven werden via mailings. Voor de particulieren werd een informatiecampagne opgestart, met informatie via de website en de verkooppunten, in combinatie met informatiefolders. Bovendien werd nog een verklarende brochure met betrekking tot Taxipost uitgegeven.

13.04 **Peter Luykx** (CD&V - N-VA): Geruststellend is dat er nog geen sprake was van juridische stappen. Het jaarverslag is nog niet terug te vinden op de website.

Het laatste beschikbare jaarverslag dateert al van 2005. Wat is daarvan de reden?

13.05 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De jaarverslagen van 2006 en 2007 zullen worden uitgegeven en dus normaal gezien ook op de site worden geplaatst.

13.06 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Ik leer uit het antwoord van de minister dat de communicatieproblemen vooral te wijten waren aan een softwareprobleem, dat snel werd aangepakt. Ook wordt het systeem permanent bewaakt en wordt het geheel, als ik het goed begrepen heb, permanent geëvalueerd.

13.07 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Inderdaad, voortdurend. Dat is voor ons heel belangrijk en dat punt staat ook in de beleidsnota. Wij bestuderen constant hoe wij ons kunnen positioneren en welke nieuwe producten wij kunnen aanbieden, gezien het dalende volume van de brieven.

Het incident is gesloten.

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **François Bellot** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het taalgebruik in de documenten van De Post" (nrs. 4073)
- de heer **François Bellot** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het taalgebruik in de documenten van De Post" (nrs. 4430)

14.01 **François Bellot** (MR): Wanneer klanten van de Bank van De Post overschrijvings- en stortingsformulieren bestellen aan het loket, worden ze verondersteld formulieren te ontvangen waarop als eerste taal de taal van hun keuze staat vermeld. Tot dusver stond op de eerste regel van deze formulieren de vermelding in het Frans in Wallonië en in het Nederlands in Vlaanderen. Een Franstalige klant heeft drietalige formulieren ontvangen waarop het Frans in tweede positie stond. De betrokkene begrijpt als Franstalige klant niet waarom hij de formulieren in drie talen krijgt. Welke bepalingen bestaan er op het vlak van het taalgebruik voor de relaties met de klanten van de bank of van financiële instellingen die van het overheidsbedrijf De Post afhangen of die transacties verrichten via De Post?

14.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De vraag betreft formulieren van de Bank van De Post, die als filiaal van De Post niet onderworpen is aan de gecoördineerde wetten op het taalgebruik inzake administratieve aangelegenheden van 18 juli 1966. Overeenkomstig artikel 36 §1 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, moet de participatie van de overheid in het filiaal immers meer dan 50 procent bedragen om onder de eerder genoemde wet van 18 juli 1966 te vallen. Dit is niet het geval voor de Bank van De Post. Over het algemeen richt de Bank van De Post zich in het kader van gepersonaliseerde mededelingen tot zijn klanten in het Frans, het Nederlands of het Duits naargelang van de taal die zij kiezen. Om de kosten onder controle te houden, heeft de Bank van De Post, in navolging van andere banken, echter beslist, een aantal formulieren, zoals het formulier waarvan hier sprake, met drietalige vermeldingen te laten drukken. De volgorde van de talen verandert telkens wanneer er een nieuwe voorraad aangelegd wordt.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de burgerlijke aansprakelijkheid van treinbegeleiders" (nr. 4117)

15.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Op 10 maart hebben de treinbegeleiders het werk neergelegd naar aanleiding van een hardhandige interventie van de politie tijdens een gevecht tussen een begeleider en een gebruiker die misnoegd was omdat hij na het geluidssignaal die het sluiten van de deuren aankondigt niet meer mocht instappen. Ik wijs erop dat het intern reglement van de NMBS verbiedt om een passagier te laten instappen zodra dit signaal te horen is.

Heeft u gesproken met de minister van Binnenlandse Zaken over de gebeurtenissen die geleid hebben tot deze staking? Kan een treinbegeleider burgerlijk aansprakelijk worden gesteld indien er zich een ongeval voordoet wanneer hij een passagier toelaat om in te stappen na het geluidssignaal? Biedt de NMBS aan haar werknemers een burgerlijkeaansprakelijkheidsverzekering aan voor schade waarvoor zij tijdens de uitoefening van hun beroep aansprakelijk kunnen worden gesteld? Hoe moeten de treinbegeleiders volgens u het naleven van de veiligheidsvoorschriften verzoenen met de noodzakelijk hoffelijkheid die zij ten aanzien van het publiek moeten betuigen? Dienen de regels voor het sluiten van de deuren niet verbeterd te worden?

15.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De feiten van 6 maart 2008 maken het voorwerp uit van een gerechtelijk onderzoek. De treinbegeleiders worden regelmatig geconfronteerd met gebruikers die nog willen instappen terwijl de trein zich al klaarmaakt om te vertrekken. De directie Reizigers bestudeert samen met de betrokken partijen de mogelijkheden om de veiligheid voor de treinbegeleiders te verbeteren.

Om de huidige methode te wijzigen moet er rekening worden gehouden met de bestaande beperkingen op het stuk van het materiaal, de infrastructuur en de stiptheid. De plannen voor het veiliger maken van die vertrekprocedure zouden echter binnen een redelijke termijn afgerond moeten zijn, zonder daarbij het reizigersonthaal of de stiptheid van de treinen in het gedrang te brengen.

15.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Gelet op het feit dat dit een vaak voorkomend probleem is, stemt het mij tevreden dat de treinbegeleiders die zenuwachtige reizigers willen helpen die inderhaast nog op de trein willen stappen, verzekerd zijn indien zij geen zware fout begaan.

Vervolgens wil ik u graag aansporen om te laten nagaan of er geen veiliger sluitingsmechanisme kan worden geïnstalleerd, vergelijkbaar met die van metro's of liften.

Dit is een complexe materie. De beslissing om een reiziger al dan niet te laten opstappen moet immers vaak in een oogwenk genomen worden.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de parlementaire controlebevoegdheid ten aanzien van dochterondernemingen van overheidsbedrijven, met name wat het gebruik van de notionele interestaftrek betreft (nr. 4118)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bestelling van treinen door de NMBS" (nr. 4567)

16.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik kom terug op onze gedachtewisseling van 10 maart met betrekking tot de parlementaire controle ten aanzien van dochterondernemingen van overheidsbedrijven. U wist op dat ogenblik niet zeker of u me die informatie mocht bezorgen.

In de Conferentie van voorzitters oordeelde de regeringsvertegenwoordiger dat, wat de niet-beursgenoteerde bedrijven betreft, alle informatie aan het Parlement mag worden meegedeeld en dat, wat de beursgenoteerde bedrijven betreft, alle informatie mag worden verschaft na de afsluiting van het begrotingsjaar.

Welke gegevens kan u het Parlement met betrekking tot de dochterondernemingen van overheidsbedrijven meedelen? Hoe zal u, als toezichhoudend minister, de transparantie vergroten en de democratische controle op die dochterondernemingen faciliteren?

Hebben de dochterondernemingen van Belgacom in 2006 gebruik gemaakt van de notionele interestaftrek? Welk fiscaal voordeel haalden ze daaruit? Werd dat voordeel door die bedrijven aangewend met het oog op

sociale verbeteringen, jobcreatie en milieu-investeringen? Wanneer wordt het boekjaar 2007 voor die dochterondernemingen afgesloten? Indien dat al gebeurd is, wil u me dan ook de gegevens met betrekking tot dat jaar meedelen?

16.02 Minister **Inge Vervotte** (Frans): De waarde van de vaste activa en van de aandelen van Belgacom als publiekrechtelijke onderneming is hoger dan die van haar eigen vermogen, zodat, overeenkomstig artikel 205ter van het Wetboek van de inkomstenbelastingen, dat bedrijf geen gebruik heeft kunnen maken van de notionele intrestaftrek.

Een aantal privaatrechtelijke ondernemingen van de Belgacomgroep heeft wel gebruik kunnen maken van die maatregel. Ik kan me echter niet inlaten met de rekeningen van particuliere bedrijven en er kan geen sprake zijn van enige parlementaire controle of vraag om transparantie ten aanzien van die bedrijven. U kan wel hun jaarrekeningen raadplegen.

Als beursgenoteerd bedrijf valt Belgacom onder de wet van 2 augustus 2002 die voorziet in een billijke behandeling van alle aandeelhouders wat de toegang tot de informatie betreft. De cijfers betreffende de notionele intrestaftrek voor de privaatrechtelijke ondernemingen van de Belgacomgroep zijn geen gegevens die aan de markt kunnen worden meegedeeld.

16.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Het is het systeem van de 'Russische matroesjka's': de Staat is aandeelhouder van Belgacom die op zijn beurt aandeelhouder is in particuliere vennootschappen. Er wordt dus wel openbaar geld in Belgacom geïnvesteerd, maar het parlement heeft weinig mogelijkheden om vragen te stellen over het beleid van deze dochtermaatschappijen. Ons parlementair werk heeft zijn grenzen!

16.04 Minister **Inge Vervotte** (Frans): Ik zie geen probleem qua transparantie: u kan de balans raadplegen die bij de Nationale Bank werd neergelegd. Omdat deze ondernemingen niet onder de parlementaire controle vallen, heb ik echter het recht niet u deze informatie mee te delen. Ik beantwoord de vragen over Belgacom, maar ik ben niet bevoegd voor de rest.

16.05 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik heb nota genomen van uw uitleg, maar het is een principekwestie.

Het incident is gesloten.

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Francis Van den Eynde** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "reizende rolstoelgebruikers in het station van Menen" (nr. 4126)
- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening aan rolstoelgebruikers in het station Menen" (nr. 4134)
- mevrouw **Sonja Becq** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de besparingen bij de NMBS ten nadele van treingebruikers met een handicap" (nr. 4211)

17.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): In januari stelde ik een vraag over de behandeling van gehandicapten in het station Gent-Sint-Pieters. De minister antwoordde toen dat vanaf 1 januari 2008 in het kader van New Passengers de onderstationschef van het perron belast is met het onthalen, informeren en hulp bieden aan personen met beperkte mobiliteit. De personeelsstatuten werden daarvoor zelfs aangepast. Ook zei de minister dat het onthaal van minder mobiele mensen in Gent-Sint-Pieters verzekerd blijft tussen 6.00 uur en 22.00 uur.

Op 1 april lezen wij in *De Standaard* en *Het Nieuwsblad* hoe een rolstoelgebruiker klaagt dat hij in het station van Menen enkel nog kan worden geholpen tussen 8.00 en 16.00 uur.

Hoe valt dat te rijmen met het eerdere antwoord van de minister? Heeft men de minister iets op de mouw gespeld? Wat is er fout gelopen in Menen en wat zal de minister eraan doen?

17.02 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): De minister heeft destijds inderdaad gezegd dat er geen avondklok zou zijn in Gent-Sint-Pieters, maar toch waren er recent berichten vanuit Menen rond een nieuw

probleem. De website van de NMBS maakt melding van een mobiel toegangspatform in Menen met personeel tussen 04.45 uur en 21.00 voor het onthaal van minder mobiele reizigers. In het weekend geldt dit van 05.30 uur tot 13.40 uur, maar telefonisch sprak men vanuit de NMBS niet van een aparte weekendregeling, maar van een dienst tot 23.00 uur. In de praktijk blijkt deze dienst beschikbaar te zijn tussen 08.00 uur en 16.00, in tegenstelling tot de uitspraken van de minister en tot de beleidslijnen van de NMBS.

Worden de geciteerde richtlijnen in Menen dan niet nageleefd? Hoe verklaart u het verschil tussen richtlijn en praktijk in Menen? Tussen welke uren geldt nu precies de dienst voor minder mobiele mensen in het station van Menen?

17.03 Sonja Becq (CD&V - N-VA): Het is niet de eerste keer dat wij dit probleem hier behandelen. Ik onderstreep wel dat er in samenspraak soms wel tot oplossingen kan worden gekomen, zoals in het geval van het Medisch-Pedagogisch Instituut in Kwatrecht.

Op welke manier wordt er concreet gezocht naar oplossingen? Hoe worden de Gemeenschappen hierbij betrokken?

17.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Dit is een belangrijke problematiek. Ik kan de situatie niet overal zelf gaan controleren en daarom zoeken wij naar methodes om ervoor te zorgen dat de beleidsvisie overal wordt gevolgd. In de vorige beheersovereenkomst zijn er engagementen aangegaan om de bijstand van minder mobiele mensen op bepaalde momenten te verzekeren: in 18 stations van de eerste tot de laatste trein, in 36 stations van 6.00 tot 22.00 uur, in 21 stations van 7.00 tot 21.00 uur – enkel op weekdays – en in 28 stations van 6.00 tot 14.00 uur of van 8.00 tot 16.00 uur, op voorwaarde dat men naar het callcenter belt. Vaak laat men na dit te doen en ontstaan er zo problemen.

In de nieuwe beheersovereenkomst heb ik laten opnemen dat de dienstverlening er niet op mag achteruitgaan. De huidige dienstverlening moet dus minstens worden gehandhaafd. Ondertussen worden er onderhandelingen gevoerd om de situatie nog te verbeteren en de toegankelijkheid uit te breiden. De nieuwe beheersovereenkomst zal daarover ambitieuze doelstellingen bevatten.

17.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): De minister bevestigt wat zij de vorige keer heeft verteld en uiteraard kan zij dat alles niet persoonlijk nagaan. Met het callcenter is er toch iets merkwaardigs aan de hand. Na onderzoek heeft een vereniging voor gehandicapten geëist dat de NMBS die maatregel ongedaan maakt, vermits minder mobiele mensen onbepaald gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer. In het station van Menen werd de vereniging verteld dat de besparingsmaatregel op hoger niveau werd genomen en men ter plaatse dus machteloos stond. Men verwees door naar een verantwoordelijke in Kortrijk, maar daar was men van niets op de hoogte en zou men de zaak onderzoeken. Volgens de vereniging is er dus nergens sprake van een callcenter, dat men voor Menen nochtans na 16.00 uur moet inschakelen. Dit is mogelijk een probleem van communicatie en informatie naar het publiek toe, waarop ik de aandacht van de minister vestig.

17.06 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): De minister bevestigt haar eerdere beleidslijn en heeft deze al in de nieuwe beheersovereenkomst geplaatst. Ze zegt ook dat de bestaande dienstverlening in Menen gegarandeerd moet blijven. Keert men daarmee terug naar de vroegere dienstverlening, zodat het probleem van de baan is? In de krant werd namelijk gesproken over een personeelsvermindering in Menen als reden voor een afbouw van de dienstverlening. Is die situatie ter plaatse nu uitgeklaard?

17.07 Sonja Becq (CD&V - N-VA): De minister heeft in het verleden al blijk gegeven van haar bekommernis ter zake. Zij zegt dat in de beheersovereenkomst expliciet gesteld wordt dat de bestaande situatie niet mag verslechteren. Wordt in deze overeenkomst ook voldoende aandacht geschonken aan informatie en overleg? Maakt de beheersovereenkomst melding van afspraken met andere actoren inzake het mobiliteitsthema?

17.08 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Aangezien informatie voor mij een belangrijk element is, blij ik er ook steeds op hameren.

Voor sommige stations zal 24 uur op voorhand gebeld moeten worden, voor andere 48 uur op voorhand. De dienstverlening moet ook kunnen georganiseerd worden, eventueel met mobiele teams. In de beheersovereenkomst zal het engagement opgenomen worden dat mensen vervoerd moeten worden naar stations waar de trein wel toegankelijk is. Momenteel is er immers discussie over welke dienstverlening al dan niet gegarandeerd is. Alleszins zal de bestaande dienstverlening behouden blijven en nog verbeterd worden. Als de dienstverlening in bepaalde gevallen in gebreke blijft, vraag ik om mij dat te signaleren.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de actie 'Aub postbode'" (nr. 4142)

18.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Postbodes hebben zowel een economische als een sociale rol. Die sociale rol kwam duidelijk naar voor in de actie 'Aub postbode' waarbij minder mobiele mensen de postbode konden laten aanbellen om een aantal zaken van thuis uit te kunnen regelen.

Hoe werd deze actie gecommuniceerd naar de postmeesters en postbodes? Werd er voor deze actie voorzien in extra personeel en middelen? Wanneer wordt dit initiatief geëvalueerd?

18.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Over deze actie werd uitvoerig gecommuniceerd, maar er werd niet overlegd met de postmeesters en postbodes omdat deze taken vroeger ook al bij het takenpakket van de postbode behoorden. De dienstaanpassingen en reorganisaties gebeurden steeds op basis van vastgestelde werkvolumes. Het aantal verrichtingen binnen deze actie is niet van die aard dat het werkvolume sterk beïnvloed wordt. Een globale evaluatie van dit initiatief wordt gepland voor het einde van het jaar.

18.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Het is positief dat ook de sociale rol van de postbode in de verf wordt gezet. Ik hoop op een positieve evaluatie van dit initiatief.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "afgedankte wagons en overlast" (nr. 4112)

19.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Hoeveel treinwagons en locomotieven werden er in 2006 en 2007 afgedankt? Worden ze verkocht, ontmanteld, gestockeerd? Zijn er termijnen bepaald met de NMBS-vennootschappen om de wagons te ontmantelen of onbruikbaar te maken? Hoeveel afgedankte, onbewaakte of onbeheerde treinstellen blijven er achter in de verschillende treinstations? Wat is de opdeling per Gewest? Hoe zit het met de aansprakelijkheid voor schade en overlast in en rond de onbeheerde en achtergelaten treinstellen en locomotieven? Hebben de NMBS-vennootschappen verzekeringen afgesloten voor rechtstreekse en onrechtstreekse schade door afgedankte treinstellen? Bij wie moeten burgers aankloppen als dit niet zo is?

19.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het afgedankte treinmaterieel omvatte in 2006 1.674 stuks waarvan er 1.334 werden verkocht als herbruikbaar en 322 als schroot. In 2007 ging het om 595 stuks, waarvan er 566 werden verkocht als herbruikbaar. Het gaat zowel om goederen- en reizigerswagons als om locomotieven. Het afgedankt materieel wordt, indien het nog rijvaardig is en er een kandidaat-koper is, verkocht. Indien er geen markt voor bestaat of als het rollend materieel in te slechte staat is, wordt het verkocht voor ontmanteling. In principe wordt het op een plaats verzameld waar infrastructuur beschikbaar is en waar vandalisme kan vermeden worden. De NMBS probeert steeds om zo snel mogelijk het buiten gebruik gestelde materieel te ontmantelen en te verkopen. De geografische situering van het afgedankt treinmaterieel is als volgt: Wallonië 301, Brussel 48, Vlaanderen 126.

Aangezien het buiten gebruik gestelde materieel binnen het domein van de NMBS blijft, komt het de NMBS eigenaardig voor dat iemand rechtstreeks of onrechtstreeks schade zou kunnen oplopen door afgedankte treinstellen. De NMBS is verzekerd voor al haar rollend materieel.

19.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Op dat laatste kom ik terug in een schriftelijke vraag.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het NMBS-station van Jette" (nr. 4179)

20.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Werken in bepaalde stations lokken reacties uit vanwege andere stations. Zo wordt de indruk gewekt dat deze andere stations worden vergeten en dat de toegankelijkheid en de bruikbaarheid in het gedrang komen door verkommering. Men zegt bijvoorbeeld dat het station van Jette in een allesbehalve aantrekkelijke staat verkeert. Heeft de minister weet van deze toestand? Heeft zij zicht op het aantal stations waar dringend verbeteringswerken nodig zijn? Is er een planning voor de toekomst? Welke middelen voorziet zij ter zake?

20.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De NMBS-groep doet belangrijke investeringen voor een beter onthaal van de reizigers, zowel in de grote en kleine als in onbewaakte stations. De perrons worden verhoogd en verhard. Lift en hellende vlakken moeten zorgen voor een betere toegankelijkheid voor andersvaliden. 138 van de 208 stationsgebouwen zijn momenteel toegankelijk voor minder mobiele mensen. 69 stations beschikken over aangepaste toiletten en 15 stations over een aangepast loket of een afzonderlijk lokaal. Voor Jette wordt een tweede ondergrondse doorgang voorzien, die ook toegankelijk zal zijn voor andersvaliden. Deze werken worden uitgevoerd in het kader van een herwaarderingsproject van de stationsomgeving, waarbij sprake is van een samenwerking tussen de federale staat en het Brussels Gewest.

20.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Weet men wanneer de uitvoering voorzien is?

20.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Men spreekt van 2009-2010: ik zal dat nagaan.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- **de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een incident met een rijdende trein met een openstaande deur" (nr. 4180)**

- **de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheid op de treinen" (nr. 4183)**

21.01 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): Wij vernemen dat onlangs in Brugge een trein is kunnen vertrekken met openstaande deuren zonder dat er een automatische stop geactiveerd werd. Blijkbaar zijn er wel vaker technische problemen met de nieuwe M6-rijtuigen, maar dit soort voorvallen zorgt voor een ernstig veiligheidsrisico. Wie draagt de verantwoordelijkheid voor dit voorval? Wie is verantwoordelijk voor de tests op de nieuwe rijtuigen? Is de constructeur ook verantwoordelijk? Kan er een schadevergoeding worden bedongen? Hoelang en aan welke snelheid heeft deze specifieke trein gereden met openstaande deuren? Hoeveel dergelijke incidenten werden er reeds gemeld? Zullen er extra controles komen? Klopt het dat er 96 M6-rijtuigen werden besteld in plaats van 32?

21.02 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Wij vernemen dat reizigers bij stilstand van de treinen op een of andere manier uit de rijtuigen kunnen geraken en over de sporen het perron bereiken. Is de minister op de hoogte van deze risicovolle situatie?

21.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De deuren van elk treinstel worden voor het eerste vertrek door de treinbegeleider getest. Bij ieder vertrek uit een station wordt ook nagegaan of alle deuren gesloten zijn.

Waar de verantwoordelijkheid voor dit incident ligt kon nog niet worden bepaald. De trein heeft gereden tegen een refertesnelheid van 160 kilometer per uur. Het openen van deuren tijdens een treinrit is zeer uitzonderlijk. Deze functie wordt ook uitvoerig voorafgaandelijk getest. Er werden in totaal 420 M6-rijtuigen besteld. Het overstappen van reizigers in volle baan kan enkel het gevolg zijn van een gecontroleerde overstap of

evacuatie na beslissing van de treinbegeleider, bijvoorbeeld bij een brand. In principe is hierbij, de toestemming van Traffic Control nodig. Het kan echter nooit worden uitgesloten dat reizigers de noodopening van de deur bewerken en zo op eigen houtje de trein verlaten. Deze reizigers zijn in een dergelijk geval dan ook aansprakelijk.

21.04 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): Dit incident betrof een technisch falen, niet een inbreuk door reizigers. Op het terrein heerst ongerustheid over de M6-rijtuigen en dit wordt niet ernstig opgevolgd. Ik pleit voor een open dialoog met het personeel van de betrokken stations.

21.05 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Het kan nuttig zijn de instructies nog eens op het terrein te herhalen.

Het incident is gesloten.

22 Samengevoegde vragen van

- de heer **Roel Deseyn** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de inplanting van een nieuw postkantoor in Oostende" (nr. 4181)
- de heer **David Lavaux** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stijgende uitgaven voor consultancy en uitzendarbeid, en de aanwerving van uitzendkrachten en contractuele personeelsleden bij De Post" (nr. 4707)
- de heer **Roel Deseyn** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkspreiding bij De Post" (nr. 4182)

22.01 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): In Oostende zou er nieuw postkantoor komen in de industriekern Plassendale. Waarom is er gekozen voor een locatie buiten het stadscentrum? Betekent dit dat het kantoor in het centrum van de stad uiteindelijk zal verdwijnen?

De reorganisatie van De Post brengt voor bepaalde personeelsleden praktische moeilijkheden met zich mee. Ik denk hierbij vooral aan het West-Vlaamse postpersoneel. Van hen wordt een grote mobiliteit gevraagd, zo werken vele West-Vlamingen reeds in postcentra in Wondelgem en Gent. Deze flexibiliteit is niet altijd even evident.

Wat zijn de perspectieven op werkverankering in de eigen streek voor het postpersoneel in West-Vlaanderen? Zullen bij de reorganisatie de elf bestaande postplatforms behouden blijven? Met hoeveel arbeidsplaatsen zou dit gepaard gaan? Kunnen de mensen van Taxipost hier ook terecht, rekening houdend met de integratie van deze dienst in andere postdiensten? Hoeveel mensen die in West-Vlaanderen wonen, werken reeds in Oost-Vlaanderen of elders buiten hun provincie?

22.02 David Lavaux (cdH): Hoewel de directie uitpakt met een beleid van kostenverlaging is een aantal uitgaven, bijvoorbeeld voor consultancy en uitzendarbeid, tussen 2006 en 2007 met 12 procent toegenomen. Er wordt verwezen naar dringende personeelsbehoeften en ziekteverzuim om het inschakelen van uitzendkrachten te rechtvaardigen, wat haaks staat op de vaststelling in het Jaarverslag 2007 dat het ziekteverzuim van 8,6 naar 8,5 procent is gedaald. Wat is de juiste toedracht?

Bovendien zouden al maanden grote aantallen uitzendkrachten aan de slag zijn in de sorteercentra en zorgen voor de postbezorging. Om hoeveel mensen gaat het? Welke taken werden hun opgedragen? Waarom werden ze in dienst genomen en voor welke gemiddelde termijn?

De bepalingen van artikel 29 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, die bepalen onder welke voorwaarden De Post contractueel personeel in dienst mag nemen, worden blijkbaar niet in acht genomen. Bij De Post zouden op dit ogenblik 10.500 werknemers met een arbeidsovereenkomst van bepaalde duur en 2.000 werknemers met een overeenkomst van onbepaalde duur werken. Welke maatregelen zal u nemen om een eind te maken aan de indienstneming van contractueel personeel?

22.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het strategisch plan van De Post bevat een strategische evolutie

van het distributienetwerk. Het distributienetwerk zal van een vijfhonderdtal distributiekantoren evolueren naar 150 platformen en 1.500 depots: vanuit de platformen vertrekken rondes die voorbereidingen vereisen, zoals pakjes en aangetekende zendingen. Vanuit de depots vertrekken korte uitreikingrondes. Dit is een meerjarig project waarvan de details nog niet vastliggen.

De inplanting van een nieuw postkantoor in Oostende past in deze context: het gaat niet over de verhuis van een postkantoor, maar over een nieuw distributiekantoor Oostende-mail. Er is hierover nog geen beslissing genomen.

In de recente reorganisatie bij De Post werden de sorteringactiviteiten en de callcenters op vijf locaties in België geconcentreerd. Voor de regio's Oost- en West-Vlaanderen gebeurt de sortering voornamelijk in Gent-Wondelgem. Er blijven in West-Vlaanderen vooral jobs bestaan in het distributienetwerk – postbodes en bedienden – en in het retailnetwerk voor bedienden. Het Taxipostpersoneel kan in deze twee sectoren terecht.

Er is nog geen concrete planning voor het project van de mailplatforms en depots. Door de grotere geografische spreiding zullen de vertrekplaatsen en de uitreikingrondes zich wel dichter bij de woonplaats van de werknemers bevinden. Van de huidige 3.751 werknemers die in West-Vlaanderen wonen, werken er 2.935 in de eigen regio, 390 in Oost-Vlaanderen en 426 elders.

(Frans) Wat de vraag van de heer Lavaux betreft over de uitzendkrachten en het contractueel personeel bij De Post, wordt de stijging, eind 2007, van de kosten voor uitzendkrachten in het jaarverslag van De Post, gedeeltelijk verklaard door een stijging van het absentisme in de loop van het eerste semester. De acties die werden ondernomen om het absentisme terug te dringen, hadden een positieve impact in de loop van het tweede semester.

In 2007 werkten gemiddeld 636 uitzendkrachten bij De Post in activiteiten zoals het sorteren of het uitreiken van de post, dit wil zeggen, minder dan 2% van het personeelsbestand van het bedrijf. De geschatte gemiddelde duur van hun opdracht bedroeg twee tot drie maanden.

De belangrijkste redenen voor hun aanwerving zijn: de impact op korte termijn van verbeteringsprojecten, het beheer van de natuurlijke afvloeiingen van personeel en interne herstructurering.

Ten slotte, De Post en andere overheidsbedrijven werven al verscheidene jaren contractueel personeel aan, in een steeds competitiever wordende omgeving waarvoor dit type statuut beter aangepast is aan de moeilijkheden die De Post het hoofd moet bieden.

22.04 **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): De minister zegt dat de uitreikingrondes die in de depots starten, voor tewerkstelling in de eigen streek zullen zorgen. Het is daarbij belangrijk te weten of men denkt aan voltijdse of aan deeltijdse jobs. Het starten van een ronde vanuit een depot mag niet uitsluiten dat de postbediendes een voltijds uurrooster hebben.

Er wordt gevreesd dat er infrastructuur wordt ontwikkeld die speciaal is gemaakt voor retail. Het risico bestaat dat de inwoners van het stadcentrum niet meer met het hele postgamma kunnen worden bediend. De minister ontkent dat, ik hoop dat dit zo blijft.

22.05 **David Lavaux** (cdH): Wat het contractueel personeel in de overheidsbedrijven betreft, leidt de huidige evolutie tot een grote wanverhouding in vergelijking met de wet van 1991. Die wet moet meer dan ooit worden herzien. We zijn bereid samen met u aan de herziening van die wet te werken.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 17.13 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 15 par M. François Bellot, président.

01 Questions jointes de

- **M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le problème posé par l'absence d'immatriculation de vélomoteurs dans les pays de l'Union européenne" (n° 4297)**
- **M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le problème posé par l'absence d'immatriculation de cyclomoteurs dans les pays de l'Union européenne" (n° 4446)**

01.01 François Bellot (MR) : Selon la législation belge, les cyclomoteurs de classe B ne doivent pas être immatriculés, ce qui n'est pas le cas dans d'autres pays européens comme l'Italie ou la France. Certaines personnes voyageant dans ces pays rencontrent dès lors des difficultés.

De futurs vacanciers se sont adressés à la DIV. Celle-ci invite les propriétaires belges à demander aux autorités des pays concernés de faire immatriculer leur véhicule sur place ou de solliciter une autorisation spécifique. Or, les demandeurs de telles autorisations ne reçoivent aucune réponse de la DIV Bruxelles puisque ce type de véhicule est dispensé d'immatriculation dans le droit belge.

Un demandeur d'origine italienne mais domicilié en Belgique a contacté les services d'immatriculation italiens qui lui ont répondu que leur législation était en tous points conforme à la législation européenne qui imposait l'immatriculation de tous les engins à moteur. Pouvez-vous nous éclairer sur cette question ?

01.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Les autorités locales sont obligées de tenir compte du fait qu'en Belgique l'immatriculation n'est pas demandée. La directive européenne ne stipule pas qu'un État membre est obligé d'immatriculer les cyclomoteurs. Selon mon administration, il n'existe pas beaucoup de problèmes liés à l'utilisation de cyclomoteurs à l'étranger. Si toutefois des problèmes surgissent, on a la possibilité de prendre contact avec l'ambassade de Belgique ou avec la DIV qui peut envoyer un fax aux autorités locales.

Nous sommes partisans de l'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs dans notre pays mais il faut un certain temps étant donné l'ampleur de la tâche et la charge que représente l'informatisation en cours de la DIV.

01.03 François Bellot (MR) : Confirmez-vous que les cyclomoteurs de classe B vont être immatriculés ?

01.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Oui mais pas à court terme.

02 Question de Mme Meyrem Almaci au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le plan d'exécution régional 'Liefkenshoekspoortunnel'" (n° 4319)

02.01 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!) : Le plan régional d'aménagement spatial du tunnel du Liefkenshoek, tel qu'il a été approuvé, ne prévoit plus de jonction cycliste, alors que celle-ci figurait pourtant dans le plan stratégique « rive gauche » et « rive droite ». Est-ce exact ? Pourquoi en a-t-il été décidé ainsi ? Le secrétaire d'État insistera-t-il auprès d'Infrabel pour que l'aménagement d'une jonction cycliste soit malgré tout inséré dans la demande de permis d'urbanisme ?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : Il est exact qu'il n'est plus question, ni dans l'étude d'incidence sur l'environnement proprement dite, ni dans le plan régional d'aménagement, d'une jonction de pistes cyclables via le tunnel ferroviaire. Par contre, la Régie portuaire a introduit une demande distincte pour l'aménagement d'une liaison routière comportant une telle jonction sous le dock B1-B2 du canal. Cependant, il s'agit d'un élément distinct de l'aménagement du tunnel ferroviaire.

Compte tenu de la longueur importante des tunnels ferroviaires – six kilomètres rien que pour la partie excavée ! -, il ne s'agirait pas, de toute manière, d'une route cycliste attrayante. De plus, il est préférable de ne pas faire cohabiter la circulation cycliste et le transport de marchandises par poids lourds, qui est souvent dangereux de surcroît. Enfin, les dimensions transversales des galeries qui doivent être creusées ne permettent pas d'y intégrer une jonction cycliste. La seule solution consisterait à creuser un tunnel distinct, ce qui implique aussi un financement distinct.

Toute synergie avec le tunnel ferroviaire est donc exclue.

02.03 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!) : Je comprends qu'il soit impossible, pour des motifs techniques et autres, d'aménager une jonction cycliste dans le tunnel ferroviaire. Je présume donc que la réponse à ma troisième question est négative. Toutefois, je me demande pourquoi le conseil provincial et la Régie portuaire ne sont pas informés de ces éléments. Quoi qu'il en soit, je transmettrai ces informations aux personnes dont j'ai relayé ici les questions. J'insisterai aussi pour qu'on examine la possibilité d'entamer une procédure supplémentaire pour la construction d'un tunnel cycliste.

02.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je serais tout de même surpris que la Régie portuaire ne soit pas informée. Comme je l'ai indiqué, une procédure distincte d'étude d'incidence sur l'environnement a été lancée pour une liaison routière sous le dock B1-B2 du canal et elle comporte bien, quant à elle, une jonction cycliste.

L'incident est clos.

03 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le taux maximal d'alcool autorisé pour les jeunes conducteurs" (n° 4550)

03.01 Guido De Padt (Open Vld) : J'ai constaté ce matin que la réponse à cette question figurait déjà dans la presse. Le quotidien *Het Laatste Nieuws* rapporte en effet aujourd'hui que le secrétaire d'État est favorable à l'instauration d'une limite de 0,2 pour mille pour les jeunes de moins de 25 ans, conformément aux recommandations de l'" *European Transport Safety Council* " (ETSC). Selon l'ETSC, les jeunes de moins de 25 ans sont deux à trois fois plus souvent impliqués dans des accidents de la route que des conducteurs plus expérimentés. De plus, leur seuil de tolérance à l'alcool serait plus faible. Les statistiques tant belges que flamandes montrent également une surreprésentation des jeunes dans l'ensemble des accidents de la route ayant entraîné des morts et des blessés graves. Je ne suis cependant pas convaincu que l'abaissement du taux maximal d'alcool autorisé pour les jeunes conducteurs constitue la solution à tous les problèmes. À mes yeux, il serait plus judicieux, dans un premier temps, d'intensifier les contrôles du respect des règles actuelles et d'accroître la probabilité d'être contrôlé. Le régime proposé aboutit à une stigmatisation excessive des jeunes. En ce qui concerne ce groupe-cible, j'appelle à reconsidérer la formation à la conduite et à en accroître encore le professionnalisme, de façon à doter les jeunes d'un bagage plus solide avant de leur permettre de prendre le volant.

Quelle a été l'évolution du nombre de contrôles d'alcoolémie pratiqués au cours des trois dernières années ? Quel est le pourcentage des usagers de 18 à 24 ans parmi les conducteurs poursuivis en 2005, 2006 et 2007 pour conduite sous influence ? Quel est le point de vue du secrétaire d'État quant à l'abaissement du taux maximal d'alcool à 0,2 ‰ ? Ne vaudrait-il pas mieux renforcer les actions de sensibilisation et de contrôle ?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Ma réponse est basée sur les informations qui m'ont été communiquées par la commission fédérale. Pour l'heure, je ne puis toutefois fournir des précisions sur la mesure qui sera prise.

Les contrôles d'alcoolémie effectués par les polices zonale et fédérale ne sont pas centralisés sur une base annuelle. Seuls les chiffres des campagnes BOB sont connus. Environ 157.000 alcootests ont été réalisés pendant la période de fin d'année 2005, environ 94.000 fin 2006 et environ 114.000 fin 2007. La police fédérale a réalisé près de 34.000 tests au cours de la période 2005-2006, un peu plus de 27.000 au cours de la période 2006-2007 et un peu plus de 42.000 au cours de la période 2007-2008.

Sur la base de données du SPF Justice, je puis vous communiquer qu'en 2005, il y a eu au total 34.505 poursuites pour conduite en état d'ébriété. Ce nombre s'élevait à 34.784 en 2006 et à 37.488 en 2007. Le nombre de personnes poursuivies âgées de 18 à 24 ans s'élevait à 6.732 en 2005, à 7.237 en 2006 et à 7.666 en 2007, ce qui représente une moyenne d'environ 21 % pour chaque année, alors que le nombre de chauffeurs de cette catégorie d'âge ne s'élève qu'à environ 11 %.

La Commission européenne a adopté, le 17 janvier 2001, une recommandation incitant les États membres à fixer également, outre le taux de 0,5 pour mille, un taux d'alcool maximum autorisé inférieur de 0,2 pour mille pour les nouveaux conducteurs inexpérimentés. Il s'agit généralement – mais pas uniquement – de jeunes conducteurs. Cette recommandation est déjà appliquée aux Pays-Bas.

Dans le cadre des Etats généraux de la sécurité routière, la commission fédérale recommande que des mesures particulières soient prises pour mettre un terme à la surreprésentation des jeunes dans les accidents de la circulation. Il a été question d'instaurer une limite de 0,2 g/l durant une période d'essai limitée après l'obtention du permis de conduire.

Dans notre pays, les conducteurs âgés entre 18 et 29 ans sont impliqués dans deux fois plus d'accidents mortels que les conducteurs de la catégorie des 30 à 64 ans. Le phénomène de la conduite sous influence durant les nuits de week-end concerne davantage les jeunes conducteurs en raison d'un manque d'expérience, de la fatigue ou de la prise parfois volontaire de risques. Compte tenu de la quasi-unanimité qui se dégage des études, des recommandations et des propositions, j'ai déclaré que j'étais disposé à évaluer l'utilité d'une telle mesure en Belgique. Je n'ai toutefois pas dit que j'allais la mettre en oeuvre.

Le taux d'implication dans des accidents en raison de la conduite sous influence doit diminuer pour toutes les catégories d'âge. Les fédérations professionnelles de transporteurs m'ont d'ailleurs fermement recommandé d'instaurer la tolérance zéro. Je souhaite procéder à une très large consultation avant de prendre l'une ou l'autre mesure.

Les campagnes de conscientisation et les contrôles en matière de conduite sous influence doivent être intensifiés pour toutes les catégories d'âge mais il faut accorder une attention toute particulière aux jeunes. Depuis le 1er septembre 2007 notre code de la route connaît la notion de conducteur inexpérimenté. Je suis disposé à envisager une approche plus sévère, mais dans le cadre d'un ensemble de mesures visant à accroître la sécurité routière. Nous avons besoin d'un plan cohérent qui ne soit pas axé uniquement sur une catégorie d'âge spécifique.

03.03 Guido De Padt (Open Vld) : Je ne suis pas convaincu de l'opportunité d'abaisser le taux maximal d'alcoolémie autorisé car cela ne résoudrait pas le problème posé par les jeunes qui n'en font qu'à leur tête. D'ailleurs, beaucoup de jeunes adoptent un comportement responsable au volant.

Si toutes les zones de police locales ne tiennent pas un registre chiffré des contrôles de l'alcoolémie, il est évidemment impossible d'avoir une idée précise de la manière dont le code de la route est appliqué. La question qui se pose est celle-ci : quelle incidence un taux maximal donné a-t-il sur le phénomène des accidents de roulage ? Les mesures que nous prenons aujourd'hui, nous ne les prenons, au fond, pas en connaissance de cause. Sans vouloir copier le modèle suédois, qui est utopique puisqu'il nourrit l'ambition de réduire à zéro le nombre d'accidents de la route, nous devons d'abord tenter d'analyser, en procédant avec sérieux et même scientifiquement, comment les accidents se produisent. Le ministre devrait donc initier une phase d'analyse et de concertation, notamment en collaboration avec des organisations telles que les Responsible Young Drivers.

03.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*) : Je ne suivrai pas l'avis du European Transport Safety Council car je ne souhaite pas opter pour cette approche. De plus, des jeunes sont impliqués dans 25 % des accidents de la route qui se produisent pendant le week-end, ces accidents étant liés à un problème d'alcool mais aussi de drogue. C'est la raison pour laquelle nous devons surtout nous attacher aujourd'hui, pour le problème posé par la consommation de drogue, à appliquer des techniques de détection plus simples, comme le test de salive.

Mon intention est en tout cas d'élaborer des solutions équilibrées, même s'il est de mon devoir de prendre en considération les avis rendus. Quant à la question des différentes catégories de chauffeurs professionnels, je préfère lui réserver un traitement distinct.

L'incident est clos.

04 Question de M. Bart Tommelein au secrétaire d'Etat à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'obligation éventuelle pour les vendeurs à domicile d'installer un tachygraphe dans leur véhicule" (n° 4469)

04.01 Bart Tommelein (Open Vld) : Un règlement européen du 15 mars 2006 fixe les prescriptions relatives aux temps de conduite, aux pauses et aux temps de repos à observer par les conducteurs effectuant des transports routiers de biens et de personnes. Les véhicules spécifiques doivent être équipés d'un

tachygraphe pour pouvoir enregistrer et contrôler de telles données. Une des annexes à l'arrêté royal du 14 juillet 2005 précise quels véhicules ne doivent pas obligatoirement être équipés d'un tachygraphe. Il s'agit notamment des véhicules utilisés pour la vente à domicile. L'arrêté royal du 9 avril 2007 dispose en outre que les véhicules utilisés pour le transport de biens d'entreprises de sylviculture, notamment, dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon de cent kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise, ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe. Des vendeurs à domicile dont le lieu d'établissement se situe à plus de cent kilomètres du lieu de la vente ont récemment été sanctionnés d'une amende et invités à installer un tachygraphe dans leur véhicule. Un poissonnier ostendais est donc en règle lorsqu'il vend par exemple sa marchandise à Alost mais pas lorsqu'il le fait à Bruxelles. Ces vendeurs à domicile doivent-ils oui ou non installer un tachygraphe et respecter les temps de conduite et de repos ?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les exceptions relatives à l'installation d'un tachygraphe sont prévues dans les arrêtés royaux mentionnés. La réglementation actuelle prévoit effectivement l'obligation d'installer un tachygraphe et de respecter les temps de repos et de conduite dans le cadre d'une vente intervenant à plus de cent kilomètres du lieu d'établissement de l'entreprise. J'ai toutefois pris l'initiative de faire examiner les dispositions de l'arrêté royal du 9 avril 2007 pour étudier l'opportunité d'une adaptation éventuelle.

04.03 Bart Tommelein (Open Vld) : Je me réjouis d'entendre que le ministre fera examiner ce dossier. L'on pourrait peut-être envisager de porter la distance maximale à 120 kilomètres, étant donné que Bruxelles se trouve à environ 100 kilomètres de la côte et que la capitale constitue un champ d'action commercial pour les entreprises de pêche situées à la côte.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- **M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'attestation d'aptitude à la conduite spéciale permettant le covoiturage avec des collègues dans une voiture de société" (n° 4571)**

- **Mme Linda Musin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le covoiturage en voiture de société" (n° 4605)**

05.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Les personnes qui embarquent durant les heures de travail des collègues à bord d'une voiture de société doivent disposer à cet effet d'un certificat d'aptitude spécial. Il convient notamment de passer avec succès un test de la vue. Il semblerait que les conducteurs concernés ignorent largement la réglementation en la matière. En cas d'infraction, ils s'exposent ainsi à de lourdes amendes. Heureusement, aucun problème ne semble se poser dans l'immédiat au niveau des assurances. La confusion règne en tout état de cause dans ce domaine et de nombreux chefs d'entreprise ne sont pas au courant de la réglementation. Il y a ici deux poids et deux mesures sur le plan de la sécurité routière étant donné par exemple qu'un parent peut transporter quotidiennement des enfants sans devoir disposer d'une attestation.

Le ministre sait-il dans quelle mesure les administrations locales sont au courant de cette réglementation ? La réglementation s'applique en effet également lorsque des conducteurs emmènent des collègues dans une voiture de société pour les déplacements domicile-lieu de travail. On en arrive ainsi à décourager le covoiturage. Le ministre a-t-il d'ailleurs déjà vérifié si les services publics eux-mêmes respectent la réglementation en la matière ? A-t-il déjà pris des initiatives pour modifier la réglementation ?

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Depuis 1998, la réglementation relative au permis de conduire stipule que les titulaires d'un permis B doivent dans un certain nombre de cas disposer d'une attestation d'aptitude médicale à la conduite. Cette attestation peut être obtenue après un test de la vue et un examen médical.

En vertu du texte de loi actuel, tout travailleur qui transporte des collègues à bord d'une voiture de société doit donc être en possession d'un certificat médical attestant son aptitude à la conduite alors que tel n'a jamais été l'objectif de la loi. Celle-ci visait en effet uniquement à obliger les travailleurs désignés par leur employeur comme chauffeurs professionnels à prouver leur aptitude à la conduite sur la base d'un examen médical. Cette loi visait donc, par exemple, les chauffeurs qui transportent tous les matins des ouvriers vers

des chantiers et les en ramènent le soir.

Etant donné que le texte de loi existant donne lieu à des interprétations erronées et génère ainsi une insécurité juridique, j'ai demandé à mon administration de le modifier.

05.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Nous sommes entièrement satisfaits de cette solution, qui est logique et rapide.

L'incident est clos.

06 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les soupçons de fraude en matière de permis provisoires" (n° 4599)

06.01 François Bellot (MR) : Les détenteurs du permis provisoire qui échouent à deux reprises à l'examen pratique doivent suivre une formation de six heures dans une école de conduite. Après chaque échec, un cachet est apposé sur le permis provisoire. Vu les statistiques de réussite, le faible nombre de candidats qui suivent cette formation est étonnant.

Il semblerait que certains candidats détachent de leur permis provisoire la partie réservée aux échecs ou demandent un duplicata de ce permis, que les administrations communales délivrent vierge de toute mention d'échec à l'examen.

Votre administration est-elle informée de telles pratiques frauduleuses ? Quelles dispositions a-t-elle prises pour juguler ce phénomène ?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Il ne faut pas surestimer le nombre de candidats qui se soustraient par ce biais à l'obligation de suivre des cours pratiques. En effet, le candidat qui demande un duplicata dans une intention frauduleuse doit également changer de centre d'examen. Or, étant donné qu'il doit subir l'examen dans la zone de son domicile ou de son école de conduite, il doit changer de domicile ou suivre des cours dans une autre école pour pouvoir représenter l'examen pratique.

L'information relative au nombre de candidats qui suivent les six heures de cours pratiques devrait être vérifiée mais, même si elle est exacte, elle n'est pas nécessairement synonyme de fraudes massives.

En effet, l'allongement de la période de validité des permis de conduire DE et la possibilité d'obtenir plusieurs permis provisoires successifs permet de reporter longtemps l'obligation de suivre des cours.

Mes services demeurent attentifs à ces pratiques lors des contrôles menés dans les administrations communales et les centres d'examen. Ces derniers sont également invités à veiller au respect des dispositions réglementaires.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le tourne à droite cycliste" (n° 4646)

07.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Certaines villes européennes font l'expérience de permettre aux cyclistes, à un feu rouge, de tourner à droite sans respecter le feu car ils ne gênent personne en agissant ainsi et ils gagnent un peu de temps. Les associations de cyclistes sont demandeuses en la matière. Avant éventuellement de prendre une initiative parlementaire, je souhaitais connaître votre point de vue sur ce sujet.

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je ne suis pas favorable à un "tourne à droite cycliste" aux feux rouges pour plusieurs raisons. Premièrement, ignorer le feu rouge pour tourner à droite est interdit à tout conducteur dans notre pays, tant sur la base de la Convention de Vienne sur les règles de la circulation que sur base de celles concernant la signalisation routière. Notre pays a signé cette convention: une telle mesure ne peut s'envisager sans une adaptation de celle-ci. Deuxièmement, il n'est pas sans risque d'autoriser les cyclistes de tourner à droite et de prendre leur place sur la chaussée au moment où le trafic

motorisé venant de leur gauche a priorité. En tournant, un cycliste va se dégager un peu du bord de la chaussée, ce qui augmente le risque d'impact avec les véhicules qui y circulent de plein droit puisque pour eux le feu est vert. Troisièmement, les cyclistes qui ignorent le feu rouge devraient également céder le passage aux cyclistes qui circulent sur la chaussée ou la piste cyclable dans laquelle ils s'apprêtent à s'engager. Quatrièmement, les cyclistes doivent aussi donner la priorité aux piétons qui traversent, ce qui réduit ce qu'ils gagneraient en ignorant le feu rouge. Cinquièmement, il faudrait accorder cette permission également aux autres catégories d'usagers dont le comportement est associé à celui des cyclistes par le Code de la route. Je pense aux cyclos de type A, parfois type B, aux engins motorisés ou non qui circulent plus vite qu'à l'allure du pas.

Pour ces raisons, je n'entends pas traduire cette idée dans le Code de la route. Un feu rouge doit rester un signe obligatoire et univoque de s'arrêter. Je n'entends pas non plus lancer de projet-pilote avec des dispositifs de feux oranges clignotants pour cyclistes comme s'apprêtent à le faire Strasbourg ou Bordeaux à un nombre limité de carrefours, invoquant que le "tourne à droite cycliste" est admis aux Pays-Bas. En effet, les Pays-Bas n'ont pas signé la Convention de Vienne, ce que la Belgique a fait.

L'incident est clos.

08 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la reconfiguration de l'espace aérien européen" (n° 4098)

08.01 Xavier Baeselen (MR) : Les compagnies low-cost de l'European Low Fares Airlines Association (ELFAA) plaident pour une réforme de la gestion du trafic aérien. Elles estiment que leurs propositions permettraient de faire l'économie de 5 milliards d'euros, de 12 millions de tonnes de CO₂ et de près de 75 % des retards actuels.

Quelle est actuellement la position de la Belgique en cette matière ? Où en sont les négociations engagées par Belgocontrol ? Sachant également que d'ici 2020 le trafic européen aura doublé, ne pensez-vous pas qu'il serait bon d'accélérer le processus pour parvenir à une harmonisation européenne ?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : L'introduction du ciel unique européen répond déjà au plaidoyer qui est fait par l'ELFAA. Cette législation prévoit la création d'accords de coopération entre les États membres de l'Union européenne sur la base de flux fonctionnels de trafic aérien et non plus sur la base des frontières nationales ou des limitations entre l'espace aérien civil et militaire. Cela aura pour effet d'améliorer la sécurité, d'accroître la capacité, de compresser les coûts et de diminuer la pollution.

La mise en place d'un tel accord de coopération liant la Belgique avec 5 autres pays sous le nom de FAB Europe centrale est en cours de discussion. Y participent la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Allemagne, la France et la Suisse. Une décision devrait être prise après l'été 2008 quant à la forme précise de cette collaboration.

L'État belge est très favorable à la collaboration avec ses pays voisins afin d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien.

08.03 Xavier Baeselen (MR) : Je me réjouis d'apprendre que ce dossier avance et que nous pourrions arriver à une solution très rapidement.

L'incident est clos.

09 Question de M. Xavier Baeselen au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les obligations qui incombent aux compagnies low-cost non-européennes qui opèrent sur le sol européen" (n° 4500)

09.01 Xavier Baeselen (MR) : Une centaine de passagers d'une compagnie aérienne low cost, Atlas Blue, filiale de Royal Air Maroc, ont été bloqués dans la nuit du lundi 7 au mardi 8 avril à l'aéroport de Bruxelles-National. La compagnie a annoncé aux voyageurs, vers minuit, qu'ils auraient un avion à 06.00 heures du matin. À 06.00 heures, il n'y avait toujours pas d'appareil et la compagnie a annoncé que quelques places étaient disponibles sur un vol à 13.40 heures en précisant que seules les familles avec enfants pourraient embarquer. Deux autres vols ont ensuite été prévus. Sur celui de 14.00 heures, la compagnie a dit qu'elle

prendrait une septantaine de passagers, les premiers dans l'ordre alphabétique. Les voyageurs ont reçu 5,50 euros lundi soir. En ce qui me concerne, je n'ai jamais pu prendre de chambre d'hôtel avec cette somme. Ils ont aussi reçu 13 euros le mardi matin grâce auxquels les passagers ont pu s'acheter un sandwich et une boisson. Les voyageurs n'ont reçu aucune information. La police a même dû jouer les intermédiaires car une certaine nervosité se faisait sentir.

Quelles sont les obligations des compagnies non-européennes low cost qui opèrent sur le sol européen en matière d'information et de prise en charge du voyageur en cas de problème? Si aucune obligation n'existe, ne pensez-vous pas qu'un minimum devrait être requis? Ne serait-il pas intéressant de porter le dossier au niveau européen?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Les droits et obligations des passagers aériens sont énoncés dans le règlement européen du 11 février 2004 qui établit des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance aux passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol. Ce règlement s'applique à tous les vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne de même qu'à tous les vols au départ d'un État tiers à destination d'un État membre de l'Union européenne si la compagnie aérienne est une compagnie communautaire. Il prévoit les mêmes obligations en matière d'information et de prise en charge en fonction du délai d'attente pour toutes les compagnies aériennes. Le dossier est traité par l'ensemble des acteurs concernés, donc aussi bien par les autorités nationales que par les instances européennes. Des réunions de concertation sont par ailleurs organisées sur l'initiative de la Commission européenne, pour harmoniser le traitement des réclamations des passagers aériens.

L'économie du système veut que les passagers fassent part de leurs griefs en première instance à la compagnie aérienne qui a réalisé le vol. C'est suffisant dans 90 % des cas. S'ils n'obtiennent pas satisfaction, ils peuvent se tourner vers l'organisme national territorialement compétent ou en référer aux services ad hoc de la commission européenne en charge de la protection des passagers aériens.

09.03 Xavier Baeselen (MR) : Si je comprends bien, en ce qui concerne les compagnies extra-communautaires, il n'y a qu'une obligation d'information.

09.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Obligation d'information et de prise en charge.

09.05 Xavier Baeselen (MR) : Et de prise en charge aussi ?

09.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Cela dépend du délai d'attente. Dans le cas cité, la prise en charge aurait dû être assurée. S'il y a des plaintes, ce n'est pas au Maroc que les passagers devraient s'adresser mais à la Commission européenne.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **M. Jean-Jacques Flahaux** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la rémunération des administrateurs de Belgacom" (n° 4038)
- **Mme Karine Lalieux** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les salaires des dirigeants des entreprises publiques" (n° 4573)
- **M. Georges Gilkinet** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les salaires des dirigeants des entreprises publiques" (n° 4798)

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Pouvez-vous nous donner des éclaircissements sur les rémunérations plus que confortables, accordées avec de l'argent public, dont bénéficient les administrateurs de Belgacom ?

10.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Les entreprises publiques doivent pouvoir attirer des personnes compétentes. Elles doivent également être exemplaires sur le plan de la transparence dans la prise de décision, de la nomination des dirigeants et de la politique des salaires, ainsi qu'en termes de bonne gestion. Le Conseil des ministres nomme les administrateurs délégués et les démet de leurs fonctions. Cependant, les droits et devoirs réciproques, y compris les rémunérations, sont définis dans un accord entre

l'administrateur et le conseil d'administration, guidé par les recommandations d'un comité de rémunération. Le conseil d'administration veille à ce que la rémunération des administrateurs délégués soit proportionnelle à leurs responsabilités.

J'ai entamé un dialogue avec les présidents des conseils d'administration au sujet de la rémunération globale. Une étude comparative de benchmarking permettra de fixer un plafond pour cette rémunération. Lors de la définition de la rémunération annuelle variable, la préférence sera donnée à des critères quantifiables. Les objectifs seront ajustés chaque année. La prise en charge des frais sera aussi prise en compte. En fonction des résultats de ce dialogue, j'évaluerai si une approche similaire peut être appliquée aux membres des comités de direction. Par la suite, je suggérerai d'éviter de donner une trop grande importance aux objectifs à court terme pour établir la rémunération variable annuelle.

Concernant Belgacom, le coût salarial de l'administrateur délégué s'élève à 1.794.000 euros. À ce montant s'ajoutent des avantages postérieurs à l'emploi (903.480 €) et des options sur actions (39.767 €). Le salaire annuel, y compris les rémunérations variables, des membres du comité de direction s'élève à 3.402.083 euros, plus les avantages postérieurs à l'emploi (1.928.428 €) et les options sur actions (98.330 €). Les indemnités de fin de contrat s'élèvent à 3.330.100 euros.

Je conclurai en précisant que les objectifs associés au salaire variable comprennent déjà des critères liés à la qualité des services, à la satisfaction des clients ou à l'engagement de personnel. Nous veillerons au renforcement de ce lien.

10.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Dans le cadre de sa note de politique générale, la ministre avait déjà montré son souci de rémunérations équitables. Il est normal que les patrons des entreprises publiques soient plus que correctement rémunérés, mais certains chiffres, stock options et autres parachutes dorés suscitent des questions.

L'incident est clos.

11 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'enquête sur l'efficacité de la SNCB" (n° 4056)

11.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : On nous avait promis qu'avant Pâques, une clarification serait apportée au sujet de l'étude portant sur la manière dont seraient harmonisées les compétences respectives de la SNCB, d'Infrabel et de la holding SNCB. A quels résultats cette étude a-t-elle abouti ? Quelles mesures tangibles comptez-vous prendre pour atteindre les objectifs fixés ?

11.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Les trois sociétés qui composent le groupe SNCB ont chacune une compétence opérationnelle bien spécifique, l'objectif principal étant d'offrir aux clients des transports de grande qualité. Le 22 février 2008, j'ai chargé le bureau d'audit *Roland Berger Strategy Consultants* de soumettre à une évaluation approfondie la collaboration entre ces trois sociétés. Le rapport final m'a été adressé le 17 mars. La première partie comporte l'énumération d'un certain nombre de problèmes ayant trait aux compétences opérationnelles, basée sur des interviews avec la direction et des experts externes. La deuxième est constituée des recommandations visant à résoudre ces problèmes à terme. Dans la troisième partie, différents scénarios organisationnels sont passés en revue.

J'ai l'intention de finaliser la préparation des contrats de gestion et d'entamer ensuite des discussions au sujet des recommandations du rapport.

Compte tenu de la durée extrêmement courte de la mission, les recommandations formulées doivent être interprétées avec circonspection. Les trois nouveaux contrats de gestion sont actuellement en cours d'achèvement. Un article de ces contrats dispose que les résultats de l'enquête peuvent donner lieu à des modifications au niveau de la répartition des tâches et de la coopération entre les trois sociétés.

11.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Quelles sont les directives pour les trois entités ? Une plus grande cohérence s'impose-t-elle ?

11.04 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Je ne souhaite pas anticiper la discussion de fond, mais il

conviendra d'opter pour le modèle organisationnel le plus adapté.

L'incident est clos.

12 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la vente de billets de train sur internet" (n° 4057)

12.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Le service Transport International de la SNCB souhaite augmenter la vente de billets de train internationaux par le biais de l'internet, ce qui suppose un certain nombre d'aménagements. Ainsi, le nombre de gares où l'on pourrait acheter des billets internationaux serait ramené de 104 aujourd'hui à 35 fin 2008. On envisage aussi l'introduction d'un différentiel de prix. Faut-il y voir la préfiguration du sort qui sera réservé au trafic intérieur?

12.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): À partir de 2010, le trafic ferroviaire international sera entièrement libéralisé. La SNCB s'y prépare dès aujourd'hui. Elle se demande dans cette optique s'il faut continuer à proposer des billets internationaux dans 104 gares. Les usagers peuvent acheter des billets internationaux dans une gare, par le biais d'un *callcenter* et par l'internet. L'offre internationale de liaisons ferroviaires ne s'en trouvera certainement pas simplifiée, de sorte que le prix des billets pourra être modifié à tout moment en fonction des places disponibles, comme dans le secteur de l'aéronautique. Il est envisagé aujourd'hui de limiter la vente de billets internationaux à trente ou quarante gares. En revanche, le nombre de gares où l'on pourrait enlever les billets resterait inchangé par rapport à aujourd'hui.

Le consommateur peut ainsi acheter un billet par le biais de plusieurs canaux et l'enlever le plus près possible de son domicile ou se le faire envoyer. La SNCB informera le client à ce sujet bien avant la mise en œuvre du système.

Le contexte économique est différent pour le trafic intérieur, étant donné qu'il s'agit d'une matière subventionnée et que le service est inscrit dans le contrat de gestion. Celui-ci stipule que les gares constituent des points de vente privilégiés et qu'il n'existe pas de projets pour réduire le nombre de gares. La SNCB examine la possibilité d'élargir les points de vente aux distributeurs automatiques, à l'internet et à des points de vente externes. Une décision relative au transport international n'est certainement pas un signe précurseur pour le transport national. Le nombre de pays où l'on demande une indemnisation forfaitaire pour la vente ou le service après-vente au guichet est en augmentation constante. Le voyageur dispose cependant d'une offre identique par le biais de l'internet ou d'un *callcenter* et peut aussi se procurer un billet gratuitement à un distributeur automatique. Il appartient au voyageur de faire un choix. L'indemnisation forfaitaire sera réclamée séparément au consommateur, en supplément du prix du billet.

12.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Le contexte économique est donc totalement différent pour les billets internationaux et se trouve déjà dans une phase définitive.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de

- **M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les réformes au sein des services colis de La Poste" (n° 4091)**

- **M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes récents concernant Taxipost" (n° 4597)**

13.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): La réforme des services colis de La Poste réalisée début mars a également débouché sur l'intégration de Taxipost et Kilopost au sein de ces services, une réorganisation qui a suscité au départ un certain nombre de plaintes.

Les problèmes apparus lors du passage à la nouvelle structure constituaient-ils réellement des maladies de jeunesse et ont-ils été résolus? Quelle était la raison des retards? Les problèmes à l'origine des plaintes ont-ils été éliminés? A-t-on amélioré la communication? Est-il prévu d'évaluer ces réformes?

13.02 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Il semble que les services de Taxipost soient submergés de problèmes depuis les réformes qui ont touché les services colis de La Poste. La Poste admet ces difficultés et avoue la

nécessité d'accroître l'efficacité des services. Vu l'importance croissante de ces services pour les entreprises, cette situation se répercute inévitablement sur le climat d'investissement dans notre pays.

Combien de plaintes relatives à Taxipost le médiateur de La Poste a-t-il enregistrées au cours des trois premiers mois de 2008 ? Combien de plaintes a-t-on déposées respectivement en 2006 et en 2007 ? Pouvez-vous comparer le nombre de plaintes par transaction chez Taxipost et dans le secteur de l'envoi de lettres ordinaires ? Combien de clients de Taxipost ont subi depuis mars des dommages tels qu'ils les ont fait constater par la Justice ? Quelle est, selon la ministre, la raison précise de ces défaillances ? Dans quelle mesure peut-on reprocher à certains individus un comportement volontairement indésirable ? Quels sont les efforts entrepris par La Poste pour rechercher et sanctionner les auteurs de ces agissements ? La ministre envisage-t-elle de renforcer le rôle du régulateur postal en vue d'une éventuelle sanction externe ? Pourquoi le rapport annuel du service de médiation de La Poste ne figure-t-il pas encore sur le site internet ? Pourquoi le dernier rapport annuel disponible en mars 2008 était-il celui de 2005 ? La Poste doit-elle encore maintenir ce type de service alors même que plusieurs entreprises privées proposent une offre semblable ?

13.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : La Poste a en effet intégré les services de Taxipost et l'ancien Kilopost dans une nouvelle gamme cohérente de produits afin de satisfaire les demandes de la clientèle. Elle veut ainsi améliorer la qualité de son service, tous les paquets nationaux devant désormais être distribués sous les 48 heures.

Le service de médiation a enregistré 82 plaintes au cours des trois premiers mois de 2008, dont 18 sont encore en cours de traitement. En 2006 comme en 2007, il y a eu au total quelques 6.500 plaintes concernant Taxipost, ce qui représente environ 0,1 % du volume de paquets annuel. Le service concerné n'a fait l'objet d'aucune procédure judiciaire.

Au cours du lancement de la première phase de la nouvelle offre, le callcenter a été victime d'une panne.

En raison d'un problème de logiciel, les délais d'attente pour les clients de La Poste ont atteint une heure, si bien que l'on a rapidement décidé de mettre en œuvre un plan d'urgence pendant une période de deux jours. La lenteur de la procédure mise en place au *call center* a fait en sorte que les temps d'attente sont devenus excessivement longs. A partir du 7 mars, tout est rentré dans l'ordre. Les collaborateurs de La Poste et de Taxipost ont tout fait pour assurer la continuité du service. La qualité du service, qui a retrouvé un niveau normal, fait l'objet d'un suivi permanent de la direction de *Parcels & Express*.

En tant qu'organe officiel et indépendant, le service de médiation est compétent pour tout le secteur postal. Les rapports publiés par cet organisme sont disponibles sur son site Internet. Les informations relatives au service de médiation se trouvent sur le site de La Poste. La Poste entend jouer un rôle important sur le marché de l'expédition de colis, qui est en expansion. Certains services en rapport avec l'envoi de colis font d'ailleurs partie du service universel et doivent donc nécessairement être proposés par La Poste. Pour ce qui est de la communication, La Poste a informé ses gros clients lors d'un entretien individuel, cependant que les PME ont été averties par le biais de mailings. Pour la clientèle privée, une campagne d'information a été lancée, notamment par le site internet et les points de vente. Cette campagne est également soutenue par la diffusion de dépliants d'information. De plus, une brochure explicative relative aux services de Taxipost a été publiée.

13.04 Peter Luykx (CD&V - N-VA) : Il faut se féliciter de l'absence de démarches juridiques jusqu'ici. Le rapport annuel n'est pas encore disponible sur le site.

Le dernier rapport annuel disponible date de 2005. Pourquoi ?

13.05 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Les rapports annuels de 2006 et 2007 vont être publiés et devraient donc aussi être placés sur le site web.

13.06 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : La ministre m'apprend, en me fournissant cette réponse, que les problèmes de communication étaient essentiellement imputables à un problème de logiciel qui a été rapidement résolu, que le système est l'objet d'une surveillance permanente et que, si j'ai bien compris, le tout est soumis en permanence à une évaluation.

13.07 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Oui, en permanence. Ce point est très important à nos yeux et c'est la raison pour laquelle il a été inscrit dans la note de politique générale. Nous nous efforçons constamment d'adopter le meilleur positionnement et de proposer les meilleurs produits compte tenu du volume décroissant de lettres.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- **M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'emploi des langues sur les documents émanant de La Poste" (n° 4073)**

- **M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'emploi des langues sur les documents émanant de La Poste" (n° 4430)**

14.01 François Bellot (MR) : Lorsque des clients de la Banque de La Poste commandent des virements et bulletins de versement à un guichet, ils sont supposés recevoir ceux-ci avec, en première langue, la langue de leur choix. Alors que jusqu'à présent ces formulaires reprenaient à la première ligne au début de chaque phrase la formule en français en Wallonie et la formule en flamand en Flandre, un client francophone a reçu des formulaires trilingues où le français apparaît en deuxième position. L'intéressé ne comprend pas qu'en sa qualité de client francophone, il les reçoive en trois langues. Quelles sont les dispositions en matière d'emploi des langues pour les relations avec les clients de banque ou d'institutions financières dépendant de l'entreprise publique La Poste ou dont les opérations transitent par celle-ci ?

14.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La question posée concerne des formulaires émanant de la Banque de La Poste qui, comme filiale de La Poste, n'est pas soumise aux lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative du 18 juillet 1966. En effet, l'article 36 § 1er de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques exige entre autres que la participation des autorités publiques dans la filiale doit dépasser 50 % pour que la filiale soit soumise aux dites lois du 18 juillet 1966. Ce n'est pas le cas pour la Banque de La Poste. En général, la Banque de La Poste s'adresse dans le cadre des communications personnalisées à ses clients en français, néerlandais ou allemand en fonction de la langue choisie par ceux-ci. Cependant, dans un souci de contrôle des coûts, la Banque de La Poste a décidé, à l'instar d'autres banques, de produire certains formulaires comme le formulaire dont il est question avec une formule trilingue. L'ordre des langues est alterné à chaque production d'un nouveau stock.

L'incident est clos.

15 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la responsabilité civile des accompagnateurs de train" (n° 4117)

15.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Le 10 mars, les accompagnateurs de train ont fait grève suite à une intervention musclée de la police lors d'une rixe entre un accompagnateur et un usager mécontent de ne pouvoir monter dans le train après le signal sonore de fermeture des portes. Je rappelle que les réglementations internes de la SNCB interdisent de laisser un passager monter à bord après le déclenchement de ce signal.

Avez-vous eu des contacts avec le ministre de l'Intérieur à propos des événements qui ont conduit à cette grève ? Un accompagnateur peut-il être tenu civilement responsable si un accident survient lorsqu'il a accepté qu'un passager monte à bord après le signal sonore ? La SNCB offre-t-elle à ses employés une assurance en responsabilité civile pour les dommages imputables à leurs responsabilités dans l'exercice de leurs fonctions ? Quel est votre avis sur la conciliation par les accompagnateurs des règles de sécurité et de la nécessaire cordialité envers le public ? N'y aurait-il pas lieu d'améliorer les règles de fermeture des portes ?

15.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Les faits du 6 mars 2008 font l'objet d'une enquête judiciaire. Les chefs de bord sont régulièrement confrontés à des usagers qui tentent d'embarquer alors que la procédure de départ est entamée. La direction Voyageurs étudie, en collaboration avec les parties impliquées, les possibilités d'augmenter la sécurité pour le personnel d'accompagnement.

Pour changer la méthode actuelle, il faut tenir compte des contraintes relatives au matériel, à l'infrastructure et à la ponctualité. Toutefois, le projet de sécurisation de cette procédure devrait aboutir dans un délai raisonnable, sans perturber l'accueil de la clientèle ni la ponctualité des trains.

15.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Vu la fréquence à laquelle ce problème se pose, je suis heureux que les chefs de bord qui aident les voyageurs un peu impétueux et tardifs soient couverts par une assurance s'ils ne commettent pas de faute grave.

Ensuite, je vous encourage à faire installer une fermeture des portes moins dangereuse, comparable à celle des métros ou des ascenseurs.

Cette question est complexe, puisque la décision de laisser monter un voyageur doit souvent être prise en un quart de seconde.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la capacité de contrôle parlementaire sur les filiales d'entreprises publiques, notamment par leur utilisation du mécanisme des intérêts notionnels" (n° 4118)**

- **Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la commande de trains par la SNCB" (n° 4567)**

16.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je reviens sur notre échange du 10 mars au sujet du contrôle parlementaire des filiales d'entreprises publiques. Vous ne saviez pas, alors, si vous pouviez me communiquer ces informations.

En Conférence des présidents, le représentant du gouvernement a estimé que pour les entreprises non cotées en bourse, toute information pouvait être donnée au Parlement et que pour les entreprises cotées, toute information pouvait être donnée après clôture de l'exercice budgétaire.

Quelles sont les données des filiales d'entreprises publiques communicables au Parlement ? En tant que ministre de tutelle, comment comptez-vous augmenter la transparence et faciliter le contrôle démocratique de ces filiales ?

Les filiales de Belgacom ont-elles eu recours aux intérêts notionnels pour l'exercice 2006 ? Quel fut leur bonus fiscal et a-t-il permis d'améliorer la situation dans ces entreprises en matière sociale, de création d'emplois ou d'investissements environnementaux ? Pour ces filiales, confirmez-vous la date de clôture de l'exercice 2007 et, s'il est déjà clôturé, pouvez-vous me donner ces renseignements pour cet exercice également ?

16.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La valeur des immobilisations et actions de Belgacom en tant que société de droit public est supérieure à celle de ses fonds propres, de sorte que conformément à l'article 205ter du Code d'impôt sur les revenus, cette société n'a pu avoir recours aux intérêts notionnels.

Quelques sociétés de droit privé du groupe Belgacom ont pu faire usage de cette mesure. Je ne puis m'immiscer dans les comptes des entreprises privées et il ne saurait être question de contrôle parlementaire ou de demande de transparence envers ces sociétés. Vous pouvez consulter leurs rapports annuels.

En tant que société cotée en bourse, Belgacom est soumise à la loi du 2 août 2002 qui prévoit un traitement équitable de l'information des actionnaires. Les chiffres relatifs aux intérêts notionnels pour les sociétés de droit privé du groupe Belgacom ne sont pas une donnée communiquée au marché.

16.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : C'est un mécanisme de poupées russes : l'État est actionnaire de Belgacom qui est lui-même actionnaire de sociétés privées. Donc, alors que de l'argent public est investi via Belgacom, le Parlement a peu de possibilités d'interroger les politiques de ces filiales. C'est une limite à notre

travail parlementaire !

16.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Pour moi, il n'y a pas de problème de transparence : vous pouvez consulter les bilans déposés à la Banque nationale. Seulement, je n'ai pas le droit de vous communiquer ces informations car ces entreprises ne tombent pas sous le contrôle parlementaire. Je réponds aux questions sur Belgacom mais je ne suis pas mandatée pour le reste.

16.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : J'ai pris acte de vos explications mais il y a un problème de principe.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

- **M. Francis Van den Eynde** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les voyageurs en fauteuil roulant à la gare de Menin" (n° 4126)

- **M. Stefaan Van Hecke** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les services aux personnes en chaise roulante dans la gare de Menin" (n° 4134)

- **Mme Sonja Becq** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les économies réalisées par la SNCB au détriment des usagers du train présentant un handicap" (n° 4211)

17.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Au mois de janvier, je vous ai posé une question concernant les services aux personnes handicapées à la gare de Gand-Saint-Pierre. Vous m'avez répondu que, dans le cadre de *New Passengers*, le sous-chef de gare serait chargé, à partir du 1^{er} janvier 2008, d'accueillir, d'informer et d'assister les personnes à mobilité réduite. Les statuts du personnel ont même été adaptés à cet effet. La ministre a également indiqué que l'accueil des personnes à mobilité réduite continuerait à être assuré de 6 heures à 22 heures à Gand-Saint-Pierre.

Dans l'édition du 1^{er} avril des quotidiens *De Standaard* et *Het Nieuwsblad*, un utilisateur de chaise roulante se plaint de ne plus pouvoir bénéficier d'une assistance qu'entre 8 et 16 heures à la gare de Menin.

Comment expliquer cette situation à la lumière de la réponse antérieure de la ministre ? A-t-elle été induite en erreur ? Où se situe le problème à Menin et comment la ministre compte-t-elle y remédier ?

17.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : À l'époque, la ministre avait en effet déclaré qu'il n'y aurait pas de « couvre-feu » à Gand-Saint-Pierre mais que des informations récentes en provenance de Menin faisaient néanmoins état d'un nouveau problème. Le site web de la SNCB parle d'une plate-forme d'accès mobile à Menin et de la présence de personnel chargé d'accueillir les voyageurs à mobilité réduite entre 4h45 et 21 heures. Le week-end, ce service est assuré de 5h30 à 13h40. Au téléphone, on nous a dit qu'il n'y avait pas d'horaire spécial pour le week-end et que ce service était assuré jusqu'à 23 heures. En pratique, ce service ne semble disponible qu'entre 8 heures et 16 heures, ceci contrairement aux dires de la ministre et aux principes définis dans le cadre de la politique de la SNCB.

Les directives citées ne sont-elles donc pas respectées à Menin ? Comment expliquez-vous la différence entre la directive et la pratique à Menin ? De quelle heure à quelle heure le service aux personnes à mobilité réduite est-il finalement assuré à la gare de Menin ?

17.03 Sonja Becq (CD&V - N-VA) : Ce n'est pas la première fois que nous soulevons cette question ici. Je souligne toutefois que le dialogue permet parfois de dégager des solutions, comme ce fut le cas pour l'Institut médico-pédagogique à Kwatrecht.

De quelle manière recherche-t-on des solutions dans la pratique et comment les Communautés y sont-elles associées ?

17.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Il s'agit d'une question importante. Il m'est impossible de tout contrôler personnellement sur place et c'est pourquoi nous recherchons des méthodes pour nous assurer que la vision stratégique est observée partout. Des engagements ont été pris, dans le précédent contrat d'exploitation, en ce qui concerne l'aide aux personnes moins mobiles à certains moments : dans 18

gares du premier au dernier train, dans 36 gares de 6h à 22 h, dans 21 gares de 7h à 21h – uniquement les jours ouvrables – et dans 28 gares de 6h à 14h ou de 8h à 16h, à condition d'appeler le call center. Souvent, toutefois, cet appel est négligé et c'est ce qui crée les difficultés.

J'ai fait mentionner dans le nouveau contrat d'exploitation que la prestation des services ne peut pas régresser. Le niveau actuel doit donc au moins être maintenu. Entre-temps, des négociations sont menées pour encore améliorer la situation et accroître l'accessibilité. Le nouveau contrat d'exploitation comportera des objectifs ambitieux en la matière.

17.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : La ministre confirme ce qu'elle a dit antérieurement. Il va de soi qu'elle ne peut tout contrôler personnellement. Un problème curieux se pose tout de même en ce qui concerne le centre d'appels. Après enquête, une association pour personnes handicapées a demandé que la SNCB annule cette mesure, étant donné que les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir faire un usage illimité des transports publics. À la gare de Menin, on a expliqué à l'association que la mesure d'économie avait été prise à un plus haut niveau et que la gare ne pouvait donc rien y faire. L'association a été orientée vers un responsable à Courtrai, où on ignorait tout de l'affaire et où on examinerait la question. Selon l'association, il n'est donc nulle part question d'un centre d'appels, qui doit pourtant être mis à disposition à partir de 16 heures pour Menin. Il s'agit peut-être d'un problème de communication et d'information au public, sur lequel je tiens à attirer l'attention de la ministre.

17.06 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : La ministre confirme sa ligne politique antérieure et l'a déjà inscrite dans le nouveau contrat de gestion. Elle affirme également qu'il faut continuer à garantir le service actuel à Menin. Va-t-on dès lors en revenir à l'ancien service pour résoudre le problème ? Il était en effet question dans le quotidien d'une réduction du personnel à Menin pour expliquer la régression du service. Cette situation a-t-elle à présent été clarifiée sur place ?

17.07 Sonja Becq (CD&V - N-VA) : La ministre a déjà fait part de sa préoccupation à ce sujet par le passé. Elle affirme que le contrat de gestion stipule explicitement que la situation actuelle ne peut empirer. Le contrat de gestion accorde-t-il toutefois une attention suffisante à l'information et à la concertation ? Les accords avec d'autres acteurs en matière de mobilité figurent-ils dans le contrat de gestion ?

17.08 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Étant donné que l'information constitue un élément important à mes yeux, je continuerai à la mettre en exergue.

Pour certaines gares, il faudra téléphoner 24 heures à l'avance. Pour d'autres, 48 heures à l'avance. Nous devons nous donner les moyens d'organiser ce service spécifique à la clientèle, éventuellement en mettant sur pied des équipes mobiles. Dans le contrat de gestion, nous nous engageons à assurer le transport des usagers présentant un handicap vers des gares où ils pourront accéder aux trains. Un débat est actuellement en cours pour déterminer quels types de services à la clientèle seront ou non garantis. Les services actuels seront en toute hypothèse maintenus et encore améliorés. Si les services à la clientèle ne sont pas assurés dans certaines situations, je demanderai qu'on me le signale.

L'incident est clos.

18 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'action 'svp facteur'" (n° 4142)

18.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Les facteurs jouent à la fois un rôle économique et un rôle social. Leur rôle social s'est manifesté dans toute sa dimension lors de l'action « svp facteur » dans le cadre de laquelle des personnes à mobilité réduite ont eu l'occasion de téléphoner à leur facteur pour lui demander de venir les aider à régler certaines choses à domicile.

De quelle manière a-t-on informé les percepteurs et les facteurs de cette action ? Des effectifs et des moyens supplémentaires ont-ils été prévus ? Quand sera-t-il procédé à l'évaluation de cette initiative ?

18.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Cette action a fait l'objet d'une large communication mais il n'y a pas eu de concertation avec les percepteurs ou les facteurs dans la mesure où ces tâches relevaient déjà par le passé des missions des facteurs. Les aménagements d'horaires et les réorganisations se sont

toujours effectués sur la base de volumes de travail dûment fixés. Le nombre d'opérations dans le cadre de cette action n'est pas de nature à fortement influencer le volume de travail. Une évaluation globale de cette initiative est prévue pour la fin de l'année.

18.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Il est positif que le rôle social du facteur soit également mis en évidence. J'espère que l'évaluation de cette initiative sera positive.

L'incident est clos.

19 Question de M. Peter Logghe à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les voitures hors d'usage et les nuisances y afférentes" (n° 4112)

19.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Combien de voitures et de locomotives ont été mises hors service en 2006 et 2007 ? Ont-elles été vendues, démantelées, entreposées quelque part ? Des délais sont-ils prévus au niveau des sociétés de la SNCB pour démanteler ces engins ou les rendre inutilisables ? Combien de voitures et locomotives mises hors service restent-elles ainsi sans surveillance dans les différentes gares ? Pouvez-vous me fournir ces chiffres par Région ? Qu'en est-il des responsabilités pour dommages ou nuisances dans ou à proximité des voitures et locomotives ainsi abandonnées sans aucune surveillance ? Les sociétés de la SNCB ont-elles conclu des assurances pour des dommages directs et indirects liés à des voitures qui sont hors d'usage ? Dans la négative, à qui le citoyen peut-il s'adresser ?

19.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : En 2006, le matériel de train mis hors service représentait 1 674 pièces, dont 1 334 ont été vendues dans le but d'une nouvelle utilisation et 322 en tant que ferraille. En 2007, il s'agissait de 595 pièces, dont 566 ont été vendues pour être réutilisées. Il s'agit de wagons de voyageurs, de wagons de marchandises et de locomotives. Le matériel mis hors service est revendu s'il peut encore servir et s'il y a un candidat-acheteur. S'il n'y a pas de marché pour ce matériel roulant ou s'il est en trop mauvais état, il est revendu pour être démantelé. Le matériel est en principe rassemblé dans un lieu disposant de l'infrastructure nécessaire et où il est possible d'éviter les actes de vandalisme. La SNCB essaie toujours de démanteler ou de vendre au plus vite le matériel qui est mis hors service. La répartition géographique de ce matériel est la suivante : 301 pièces pour la Wallonie, 48 pour Bruxelles et 126 pour la Flandre.

Etant donné que le matériel hors d'usage reste confiné au domaine de la SNCB, les responsables de la SNCB ne comprennent pas très bien comment il pourrait occasionner des dommages directs ou indirects à qui que ce soit. La SNCB est assurée pour l'ensemble de son matériel roulant.

19.03 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Je reviendrai sur ce dernier point dans une question écrite.

L'incident est clos.

20 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare SNCB de Jette" (n° 4179)

20.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Les travaux effectués dans certaines gares provoquent des réactions d'autres gares qui donnent l'impression que celles-ci ont été oubliées et que leur accessibilité et leur viabilité sont menacées de délabrement. On dit, par exemple, que la gare de Jette se trouve dans un état tout sauf attrayant. La ministre a-t-elle connaissance de cette situation ? Est-elle au courant des gares dans lesquelles des travaux d'amélioration s'imposent d'urgence ? Des projets sont-ils planifiés dans l'avenir ? Quels moyens la ministre prévoit-elle en la matière ?

20.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Le groupe SNCB consent à d'importants investissements pour améliorer l'accueil des voyageurs, aussi bien dans les grandes que dans les petites gares et même dans les gares non surveillées. Les quais sont rehaussés et dallés. Des ascenseurs et des rampes sont placés pour améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. 69 gares disposent déjà de toilettes adaptées et 15 gares disposent d'un guichet adapté ou d'un local séparé. A Jette, un deuxième passage souterrain est prévu, qui sera également accessible aux moins-valides. Ces travaux sont effectués dans le cadre d'un projet de revalorisation des environs de la gare qui évoque une collaboration entre l'État fédéral et la Région bruxelloise.

20.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Sait-on quand est prévue l'exécution de ces travaux ?

20.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : On parle de 2009-2010; je le vérifierai.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- **M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un incident concernant un train en marche dont une porte était restée ouverte" (n° 4180)**

- **M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurité dans les trains" (n° 4183)**

21.01 Roel Deseyn (CD&V - N-VA) : Il me revient qu'un train a récemment pu démarrer portes ouvertes à Bruges, sans que l'arrêt automatique ne soit activé. Les problèmes techniques ne sont manifestement pas rares sur les nouvelles voitures M6 mais ce genre d'incident compromet gravement la sécurité. Qui endosse la responsabilité de cet incident ? Qui est responsable des tests sur les nouvelles voitures ? Le constructeur est-il également responsable ? Des dommages et intérêts peuvent-ils être exigés ? Combien de temps et à quelle vitesse ce train spécifique a-t-il roulé portes ouvertes ? Combien d'incidents de ce type ont déjà été signalés ? Prévoit-on des contrôles supplémentaires ? Est-il exact qu'on a commandé 96 voitures M6 au lieu de 32 ?

21.02 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : J'ai entendu dire qu'en cas d'immobilisation des trains, les voyageurs peuvent d'une manière ou d'une autre s'extraire des voitures et rejoindre le quai par les voies. La ministre est-elle au fait de cette situation dangereuse ?

21.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Les portes de toutes les voitures sont vérifiées avant chaque premier départ par l'accompagnateur du train, qui s'assure également que toutes les portes sont fermées à chaque départ d'une gare.

Quant à savoir à qui incombe la responsabilité de cet incident, on n'a pu l'établir avec précision. Le train a roulé à une vitesse de référence de 160 kilomètres à l'heure. L'ouverture des portes en cours de voyage est rarissime. Cette fonction est abondamment testée au préalable. Au total, 420 voitures M6 ont été commandées. La traversée des voies par les voyageurs ne peut s'effectuer que sous contrôle ou en cas d'évacuation sur décision de l'accompagnateur de train, par exemple en cas d'incendie. En principe, l'autorisation de Traffic Control est requise à cet effet. L'on ne peut toutefois jamais exclure que des voyageurs manipulent le dispositif d'ouverture d'urgence des portes et quittent ainsi le train de leur propre initiative. Dans ce cas, leur responsabilité est également engagée.

21.04 Roel Deseyn (CD&V - N-VA) : Cet incident concernait une déficience technique et non une infraction commise par des voyageurs. Sur le terrain, les voitures M6 suscitent une inquiétude qui n'est pas suffisamment prise en compte. Je plaide en faveur d'un dialogue ouvert avec le personnel des gares concernées.

21.05 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Il peut être utile de rappeler une fois encore les instructions aux opérateurs sur le terrain.

L'incident est clos.

22 Questions jointes de

- **M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'implantation d'un nouveau bureau de poste à Ostende" (n° 4181)**

- **M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation des dépenses de consultance et d'intérim, et l'engagement de personnel intérimaire et contractuel par La Poste" (n° 4707)**

- **M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la localisation géographique des emplois à La Poste" (n° 4182)**

22.01 Roel Deseyn (CD&V - N-VA) : Un nouveau bureau de poste devrait être implanté dans la zone industrielle de Plassendale à Ostende. Pourquoi a-t-on choisi un emplacement en dehors du centre urbain ? Cela signifie-t-il que le bureau de poste du centre-ville sera finalement supprimé ?

La réorganisation de La Poste engendre des difficultés pratiques pour certains membres du personnel. Je pense plus particulièrement au personnel de La Poste de Flandre occidentale. On attend de leur part qu'ils fassent preuve d'une importante mobilité. Ainsi, de nombreux membres du personnel habitant la Flandre occidentale travaillent déjà dans les centres postaux de Wondelgem et de Gand. Cette flexibilité n'est pas toujours facile à vivre.

Quelles sont les possibilités d'un travail fixe dans sa propre région pour le personnel de La Poste en Flandre occidentale ? Les onze plates-formes existantes de La Poste seront-elles maintenues dans le cadre de la réorganisation ? Combien d'emplois sont concernés ? Le personnel de Taxipost pourra-t-il également être occupé au sein de ces plates-formes, compte tenu de l'intégration de ce service dans d'autres services postaux ? Combien de membres du personnel habitant en Flandre occidentale travaillent déjà en Flandre orientale ou dans une autre province ?

22.02 David Lavaux (cdH) : Bien que la direction de La Poste affiche une politique de réduction des coûts, entre 2006 et 2007, certaines dépenses, comme les frais de consultance ou d'intérim, augmentent de 12 %. Le besoin de main d'œuvre à court terme et l'absentéisme sont invoqués pour justifier le recours à l'intérim, ce qui est contradictoire avec le fait que le rapport 2007 constate une baisse de l'absentéisme de 8, 6 à 8,5 %. Qu'en est-il ?

De plus, des intérimaires travailleraient en grand nombre et depuis plusieurs mois dans les centres de tri et la distribution du courrier. Quel en est le nombre ? Quelles en sont les missions ? Quelles sont les raisons de leur engagement et quelle en est la durée moyenne ?

Il semble que les dispositions de l'article 29 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme des entreprises publiques, qui fixe les conditions aux quelles La Poste peut engager du personnel contractuel, ne soient pas respectées puisque il y aurait 10.500 contractuels à durée déterminée et 2.000 contractuels à durée indéterminée à La Poste. Quelles mesures allez-vous mettre en œuvre pour mettre fin à l'engagement de personnel contractuel ?

22.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Le plan stratégique de La Poste comprend l'évolution stratégique du réseau de distribution, qui passera de cinq cents bureaux de distribution à 150 plates-formes et 1.500 dépôts. Les tournées qui nécessitent des préparatifs et qui comprennent par exemple des colis et des envois recommandés partiront des plates-formes. les petites tournées de distribution partiront des dépôts. Il s'agit d'un projet pluriannuel dont les détails n'ont pas encore été fixés.

L'implantation d'un nouveau bureau de poste à Ostende s'inscrit dans ce contexte : il ne s'agit pas du transfert d'un bureau de poste mais de l'aménagement d'un nouveau bureau de distribution Oostende-mail. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

Dans le cadre de la réorganisation intervenue récemment à La Poste, les activités de tri et les centres d'appels ont été concentrés à cinq endroits en Belgique. Pour les régions de Flandre orientale et occidentale, le tri s'effectue principalement à Gand-Wondelgem. En Flandre occidentale, des emplois subsisteront principalement dans le réseau de distribution (facteurs et employés) et dans le réseau *retail* (employés). Le personnel de Taxipost pourra s'orienter vers ces deux secteurs.

Aucun planning concret n'a encore été établi pour le projet des plates-formes mail et des dépôts. Eu égard à la plus grande répartition géographique, les lieux de départ et les tournées de distribution seront toutefois plus proches du domicile des travailleurs. Sur les 3.751 travailleurs qui résident actuellement en Flandre occidentale, 2.935 travaillent dans leur région, 390 en Flandre occidentale et 426 ailleurs.

(*En français*) Concernant la question de M. Lavaux au sujet du personnel intérimaire et contractuel de La Poste, l'augmentation, fin 2007, des frais d'intérim dans le rapport annuel de La Poste s'explique partiellement par une hausse du taux d'absentéisme au cours du premier semestre. Les actions entreprises

afin de réduire ce taux d'absentéisme ont eu un effet positif au cours du second semestre.

En moyenne, en 2007, quelque 636 intérimaires ont travaillé à La Poste pour des activités de tri ou de distribution du courrier, soit moins de 2% de l'effectif de l'entreprise. La durée moyenne estimée de leur mission est de deux à trois mois.

Les raisons principales de leur engagement sont l'impact à court terme des projets d'amélioration et la gestion des départs naturels du personnel et de la reconversion interne.

Enfin, des contractuels sont engagés depuis plusieurs années par La Poste et d'autres entreprises publiques, dans un contexte de plus en plus concurrentiel pour lequel ce type de statut est plus adapté aux contraintes auxquelles La Poste doit faire face.

22.04 **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA) : Selon la ministre, les distributions de courrier au départ des dépôts vont créer de l'emploi au niveau régional. Il est important de savoir à cet égard si l'on songe à des emplois à temps plein ou à temps partiel. Le fait de faire démarrer une distribution de courrier au départ d'un dépôt ne peut pas exclure la possibilité pour les agents des postes d'avoir un horaire complet.

L'une des craintes est que l'on soit en train de mettre en place une structure spécialement faite pour la division « Retail ». Le risque est que les habitants du centre-ville n'aient plus accès à toute la gamme des produits de la poste. La ministre dit que ce n'est pas le cas. J'espère que cela ne changera pas.

22.05 **David Lavaux** (cdH) : Au sujet du personnel contractuel dans les entreprises publiques, l'évolution actuelle mène à une grosse distorsion par rapport à la loi de 1991. Plus que jamais, cette loi doit être revue. Nous sommes prêts à travailler à la révision de cette loi avec vous.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 17 h 13.