



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**  
AVEC  
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT  
DES INTERVENTIONS

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG  
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

**lundi**

**26-06-2006**

**Après-midi**

**maandag**

**26-06-2006**

**Namiddag**

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

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

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

## SOMMAIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Question de M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation,

## INHOUD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vraag van de heer Éric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en

sur "l'installation d'un panneau d'affichage électronique à la gare de Charleroi-Sud" (n° 11969)

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

Consumentenzaken, over "de installatie van een elektronisch informatiepaneel in het station van Charleroi-Sud" (nr. 11969)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Question de Mme Magda De Meyer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la durée d'un trajet en train direct Sint-Niklaas - Bruxelles" (n° 12145)

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

Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de duur van een rechtstreekse treinrit Sint-Niklaas - Brussel" (nr. 12145)

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

Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État 28

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de 28

aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'éventuelle cotation en bourse de La Poste" (n° 12157)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- de heer Dylan Casaer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de voorziene staking tijdens het festival Rock Werchter" (nr. 12183)

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

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

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

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

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

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



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

du

LUNDI 26 JUIN 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 26 JUNI 2006

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.25 uur door de heer Jan Mortelmans, voorzitter.  
La séance est ouverte à 14.25 heures par M. Jan Mortelmans, président.

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

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

**01.01** **Carl Devlies** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op 14 november van vorig jaar – u was toen nog niet zo lang in dienst – heb ik u ondervraagd over de problematiek van het station van Leuven en de internationale treinverbindingen. U hebt mij in uw antwoord op dat moment onder meer gezegd dat u die problemen in detail zou onderzoeken en dat u mij daarover tijdig zou berichten. Daar intussen het parlementaire reces nadert, meen ik dat het moment gekomen is om nog even met u over die problemen te spreken.

Ik heb u ter gelegenheid van mijn interventie van 14 november onder meer gewezen op het belang van het station Leuven, dat in Vlaanderen het tweede belangrijkste station is op basis van het aantal reizigers. Ook op basis van het aantal verkochte biljetten is het het tweede belangrijkste station, na Gent. Leuven vertegenwoordigt trouwens meer dan 6% van de omzet van de Belgische spoorwegen.

Ik had u nu graag meer precies gevraagd, terugkomend op ons vroeger gesprek, ten eerste, wat de stand van zaken is omtrent de integratie in het HST-net van enkele stops van de Thalys of de ICE 3?

Ten tweede, is er nog enige vooruitgang geboekt inzake de heropening van de klassieke internationale treinverbinding met Keulen?

In derde ondergeschikte orde – want deze vragen zijn telkens in ondergeschikte orde – hoever staat het met het doortrekken van de verbinding Oostende-Welkenraedt tot Aachen zodat men vanuit Aachen snel aansluiting zou kunnen vinden met de Duitse

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

hogesnelheidslijn?

Ten vierde, bij gebrek aan een van de drie voormelde oplossingen, had ik graag vernomen hoe het staat met het beter afstemmen van de verbindingen Leuven-Luik en de aansluiting met de internationale treinen aldaar?

In verband met die vierde optie hebben wij vernomen dat vanaf december 2006 een nieuwe treinverbinding Brussel-Luik van start zou gaan.

Deze trein zou evenwel niet stoppen in Leuven hoewel hij voor de reizigers vanuit Leuven richting Duitsland in Luik een betere aansluiting mogelijk zou maken.

Wij werden daarover gecontacteerd door de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers. Ook in de gemeenteraad van de stad Leuven heeft de Groen!-fractie daarover vragen gesteld.

Mijnheer de staatssecretaris, ik verneem graag van u wat de stand van zaken is en wat de opties zijn die door de NMBS worden genomen in overleg met de internationale spoormaatschappijen?

**01.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Devlies, het commerciële succes van de hogesnelheidstreinen hangt grotendeels af van de kortere reistijden die door het gebruik van de hogesnelheidslijnen mogelijk zijn. Die kortere reistijden zijn mogelijk door investeringen in de infrastructuur en in het materiaal die hogere reissnelheden mogelijk maken, maar ook omdat het aantal stops van die treinen bewust wordt beperkt. Zo zijn er bijvoorbeeld op de relaties naar Duitsland uitsluitend geplande stops in Brussel en Luik voor de Thalys en de ICE 3.

Volgens de Europese richtlijnen moet de exploitatie van het internationale reizigersvervoer op commerciële basis gebeuren en voldoende rendabel zijn.

Daarnaast moeten omwille van het internationaal karakter van die treinen onze buitenlandse partners ook akkoord gaan met de voorwaarden van het aanbod. Dat is in het bijzonder het geval voor de hogesnelheidstreinen die via Brussel rijden, zoals die van de relatie Parijs-Brussel-Duitsland.

Een uitbreiding van het aanbod met klassieke internationale treinen naar Luik is in deze context niet aan de orde.

De treinen van de IC A-relatie Oostende-Keulen zijn sedert december 2002 beperkt tot Eupen.

Wat uw derde vraag betreft, die beslissing vloeit voort uit het feit dat alleen de tweespanningslocomotieven type 13 geschikt zijn om 200 km per uur te rijden op de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik die deel uitmaakt van het traject van de IC A-relatie.

De Duitse overheid heeft echter geweigerd om de locomotieven type 13 toe te laten tot Aken te rijden zonder een volledige homologatie voor het Duitse net. Deze volledige homologatie vergt zeer hoge kosten en dit voor locomotieven die hoe dan ook nooit verder zullen

**01.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Le succès commercial du réseau TGV repose sur la réduction fondamentale de la durée des trajets, qui n'est réalisable qu'à condition d'investir dans l'infrastructure et le matériel et d'opter délibérément pour une limitation du nombre d'arrêts. La directive européenne en la matière nous contraint également à développer des liaisons ferroviaires commerciales et rentables. En outre, les partenaires étrangers doivent approuver les décisions prises, a fortiori lorsqu'il s'agit de la liaison avec Bruxelles. Une extension de la liaison classique avec Liège n'est donc pas à l'ordre du jour.

Depuis le mois de décembre 2002, les trains de la liaison IC-A Ostende-Cologne terminent leur parcours à Eupen. Seules les locomotives bitension de la série 13 se prêtent à une vitesse de 200 kilomètres par heure sur la nouvelle ligne à grande vitesse qui relie Louvain à Liège. Les autorités allemandes refusent que ces locomotives prolongent leur parcours jusqu'à Aix-la-Chapelle sans une homologation complète. Une telle homologation est

rijden dan Aken omwille van hun incompatibiliteit op het vlak van elektrische spanning op het Duitse net.

De niet-homologatie van die locomotieven verplicht de NMBS dus de relatie te beperken tot Eupen. Om dit op te vangen, heeft de NMBS sinds 2002 een grensoverschrijdende relatie ingelegd die om de twee uren Luik met Aken verbindt en tevens de belangrijkste tussenstations bedient.

Wat uw vierde vraag betreft, de IR q-relatie Luik-Aken geeft in Luik geen aansluiting op de IC A-relatie die Leuven bedient. Die keuze werd gemaakt met het oog op een betere spreiding van het treinaanbod van de IR q en de IC A tussen Luik en Welkenraedt.

toutefois coûteuse, alors que le train ne dépasserait jamais Aix-la-Chapelle parce que les locomotives ne sont pas compatibles avec la tension électrique sur le réseau allemand. La SNCB, qui est donc contrainte de limiter la liaison à Eupen, a dès lors instauré en 2002 une liaison entre Liège et Aix-la-Chapelle.

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

**01.03 Carl Devlies (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, dat is een negatief antwoord over de hele lijn. Ik vrees dat de treingebruikers en zeker de Vlaams-Brabantse treingebruikers en ook die uit de regio Mechelen absoluut niet tevreden zullen zijn met uw antwoord. Ik denk dat ook de gemeenteraad van Leuven dit weinig zal appreciëren.

Ik wil niet de communautaire toer opgaan, maar ik stel toch vast dat het station van Luik, dat uiteindelijk 70% reizigers minder per dag heeft dan het station van Leuven, uitermate goed wordt bediend door alle mogelijke internationale en andere verbindingen, zoals bijvoorbeeld de HST of de nieuwe verbinding tussen Luik en Aachen. Het is niet redelijk om van reizigers in Leuven te eisen dat zij van die verbinding gebruikmaken om dan op het Duitse hogesnelheidsnet terecht te komen. Dat is totaal onredelijk.

Ik vind uw argumentatie ook erg zwak. Als ik het schema bekijk van de stopplaatsen van de Thalys in België, zie ik dat er twee mogelijkheden zijn om van Parijs naar Keulen te reizen. Ofwel gaat men over Brussel, ofwel niet. De Thalys die van Parijs naar Luik rijdt zonder over Brussel te rijden, heeft een stopplaats in Bergen, Charleroi en Namen. Dat zijn drie stopplaatsen dicht bij elkaar, voordat men in Luik aankomt. De verbinding Parijs-Luik heeft slechts één stopplaats in Brussel en drie stopplaatsen in Wallonië, voordat men in Luik aankomt. Dat is toch totaal onredelijk.

U weet dat Leuven het centrum is van een sterk groeiende regio. Leuven telt meer dan 20.000 reizigers per dag. Dat zijn er ondertussen meer dan 22.000 per dag. Dat aantal groeit nog altijd. Er is een vrij jonge bevolking. Studies hebben ook uitgewezen dat het vooral de -35-jarigen zijn, de jongste bevolkingscategorieën, die zeer intensief gebruikmaken van deze hogesnelheidstreinen. Men heeft daar ook hoogtechnologische bedrijven en internationale hoofdzetels. Het is een regio die sterk in ontwikkeling is. De internationale treinverbindingen zijn voor deze regio dan ook bijzonder belangrijk.

Ik vind uw antwoord echt cynisch. U geeft geen enkele indicatie dat er een onderzoek zou zijn gebeurd. U wijst dit gewoon van de hand.

U doet hetzelfde met de tweede en de derde vraag, waarop u ook een

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

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

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

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

Votre réponse était franchement cynique. Il n'a même pas été

totaal onbevredigend antwoord geeft. Het zal wel zo zijn dat de Duitsers over de locomotieven van het type 13 bemerkingen hebben gemaakt. Volgens mijn informatie werd door de NMBS echter geen enkele, ernstige inspanning gedaan om de homologatie van de treinen van het type 13 te bekomen.

Ten slotte, op de vierde vraag over het beter afstemmen op elkaar van de verbindingen Leuven-Luik, zodat de treinreiziger in Luik gemakkelijker aansluiting kan vinden op de internationale treinen, hebt u ook niet geantwoord. U hebt, integendeel, medegedeeld dat de nieuwe verbinding die er komt tussen Brussel en Luik, geen halt zal houden in Leuven.

U vindt het niet nodig rekening te houden met de verzuchtingen van de treingebruikers. Ik kan dat alleen maar betreuren.

Ook vanwege de NMBS is dat een absoluut oncommerciële manier van handelen. Er is op dat punt immers een enorme groeiemarkt. De NMBS laat die gewoon naast zich liggen. Als ik dan merk welke inspanningen er worden geleverd voor Wallonië, voor Bergen, Charleroi, Namen en Luik, dan is dat een totaal onredelijke houding.

procédé à une analyse des besoins.

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

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

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

**01.04** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, de heer Devlies interpreteert mijn antwoord op de vierde vraag op een bepaalde manier, maar zo heb ik het niet gezegd.

Hij verwijst naar mijn antwoord, zeggende dat er een studie was of wat dan ook. Dat heb ik zelfs niet geantwoord en dat betekent eigenlijk dat wordt gereageerd op een antwoord dat ik niet heb gegeven en dat misschien veeleer door andere mensen is overgedragen. Ik vind dat in feite onvoorstelbaar gênant.

**01.05** **Carl Devlies** (CD&V): Ik citeerde de staatssecretaris op 14.11. Hij zei: "Nogmaals, ik zal in ieder geval de zaak meer in detail onderzoeken en u daarover ook tijdig berichten". Dit is het integraal verslag, niet het beknopt verslag van de vergadering van 14 november.

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

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

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

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

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

**02.01** **Danielle Van Lombeek-Jacobs** (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, la franchise postale est un service

**02.01** **Danielle Van Lombeek-Jacobs** (PS): Niet minder dan

indispensable pour les personnes aveugles ou malvoyantes. Pas moins de 14.000 Belges handicapés de la vue ont la possibilité, grâce au système appelé cécogramme, de recevoir de très nombreux livres, des documents en braille, des cassettes et des cd de la part d'associations les soutenant.

Du point de vue législatif, la directive sur les services postaux qui régit le marché postal intérieur européen est actuellement en cours de révision. La Commission européenne a lancé une consultation publique sur internet sous forme de questionnaire pour recueillir l'avis de tous sur l'évolution du secteur postal et sur les orientations futures que la politique européenne pourrait adopter. À la suite de cette consultation terminée le 27 janvier 2006, la Commission européenne élabore, pour la fin de l'année, une proposition de nouvelle directive en vue de la libéralisation complète du marché en 2009.

La Ligue Braille, le BDF et l'ASPH souhaitent que cette nouvelle directive confirme de manière explicite l'exonération postale des cécogrammes et que cette disposition soit contraignante pour les États membres. Sans ce service gratuit, les différentes associations d'aide aux personnes aveugles et malvoyantes rencontreront les pires problèmes pour acheminer leurs publications. Dans un marché postal ouvert à la concurrence du secteur privé, il y a fort à craindre que ce droit à l'exonération soit oublié, voire écarté puisqu'il ne représente aucun intérêt commercial pour les opérateurs postaux.

Monsieur le secrétaire d'État, je me permets d'aborder à nouveau avec vous ce thème sensible car les personnes concernées et les différentes associations qui les représentent sont inquiètes.

Pouvez-vous nous indiquer si la Commission européenne a fait part de sa volonté de modifier le système actuel qui autorise la franchise postale pour les aveugles?

Notre gouvernement pourrait-il relayer auprès des autorités européennes la proposition d'insérer explicitement dans la directive le droit à la franchise, plutôt que de laisser le champ libre à un système dérogatoire?

**02.02 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Madame Van Lombeek, cette matière est actuellement réglée pour le courrier international par la convention de l'Union postale universelle ratifiée par la Belgique et appliquée par La Poste. Pour le courrier national, la franchise postale est réglée par l'arrêté royal du 12 janvier 1970 portant réglementation du service postal et, plus spécialement, par son article 22. En sa qualité de prestataire du service universel, La Poste en assure la mise en pratique quotidienne. En l'état actuel du marché postal, il n'est pas question de modifier cette disposition.

La Commission européenne mène pour l'instant son étude prospective comme le prescrit la directive 2002/39 CE. Les résultats seront probablement rendus publics dans le premier semestre 2006. Rien ne laisse supposer à ce stade que les recommandations de la Commission remettent en cause cet acquis. La Poste quant à elle ne voit aucune objection à ce que les règles en vigueur en matière de franchise postale des cécogrammes soient maintenues.

J'ai pris l'initiative de communiquer cet avis à la Commission

veertienduizend visueel gehandicapte personen in ons land genieten, dankzij de zogenaamde cecogramregeling, portvrijdom voor talloze zendingen van verenigingen voor hulp aan blinden en slechthzienden.

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

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

In een geliberaliseerde postmarkt is de kans echter erg groot dat de portvrijdom geschrapt wordt.

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

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

In dit stadium zijn er geen aanwijzingen dat deze

européenne en insistant sur l'importance de conserver la franchise postale actuelle.

verworvenheid door de aanbevelingen van de Commissie ter discussie gesteld zal worden.

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

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

**02.03 Danielle Van Lombeek-Jacobs (PS):** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie d'avoir communiqué votre soutien à cette demande à la Communauté européenne et à ses instances.

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

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

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

**03.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, om alle misverstanden te vermijden wens ik te beklemtonen dat het feit dat het in mijn vraag om Poolse arbeiders gaat, minder relevant is dan het feit dat het om zwartwerk gaat.

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

Begin deze maand moesten we via de media vernemen dat Thalys onrechtstreeks, via onderaanneming, 6 Poolse en 11 Duitse arbeiders in het zwart tewerkstelde voor een hongerloon van 2,5 tot 3,5 euro, aangevuld met een netto-onkostenvergoeding van 85 euro. De arbeiders konden blijkbaar geen enkel document bovenhalen dat hen toeliet in België te werken. Hiermee overtrad Thalys de Belgische regels inzake de voorlopige reglementering in verband met tewerkstelling van personen uit de nieuwste EU-lidstaten.

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

Strikt genomen heeft Thalys geen rechtstreekse fout begaan. De arbeiders werkten immers voor een onderaannemer van de hoofdaannemer die door Thalys was aangesteld. Dit betekent evenwel niet dat we erop moeten toezien dat overheidsbedrijven een voorbeeldfunctie hebben, zeker inzake de naleving van de arbeidsreglementering.

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

Mijnheer de staatssecretaris, ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, wie draagt in dit geval zeer concreet de juridische verantwoordelijkheid? Ik neem aan dat het de hoofdaannemer is.

Ten tweede, hebt u de NMBS-top reeds ter verantwoording geroepen voor deze overtreding van de Belgische rechtsregels door een overheidsbedrijf waarover u de voogdij hebt?

Ten derde, kunt u ons garanderen dat dergelijke vorm van illegale tewerkstelling zich niet zal herhalen? Zal er op de een of de andere manier vanuit de overheidsbedrijven toezicht komen, ook op de onderaannemingen?

Ten vierde, welke sancties overweegt u ten aanzien van de verantwoordelijken?

Ten slotte, welke maatregelen zult u nemen om dit soort zaken in de toekomst te vermijden?

**03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Mijnheer de voorzitter, collega's, de viering van 10 jaar Thalys werd door Thalys International CVBA, een filiaal van de NMBS, van Euro-Liège en van de SNCF Grandes lignes, toevertrouwd aan een extern evenementenbureau. De NMBS is slechts voor 30% aandeelhouder in Thalys International, zoals u weet.

Gelet op de aard van de overeenkomst met betrekking tot de huur van diensten laat Thalys International CVBA deze dienstverlener vrij in de keuze van de door haar ingezette middelen. De verantwoordelijkheid in deze zaak berust bij het evenementenbureau dat ingeschakeld is door Thalys International CVBA. Tenzij dit bureau een beroep zou hebben gedaan op een onderaannemer voor de bewuste prestatie, ligt de verantwoordelijkheid uiteraard bij de onderaannemer.

De beweerde praktijken zijn in de eerste plaats inbreuken op de regelgeving inzake arbeid en tewerkstelling, materies die behoren tot de bevoegdheid van de minister van Arbeid, Werkgelegenheid en Sociaal Overleg. Dit belet niet dat ik de feiten betreur. Om herhaling in de toekomst te vermijden, heb ik aan de verschillende CEO's van de bedrijven van de NMBS-groep gevraagd om in hun organisatie na te gaan of de mechanismen waarin werd voorzien om de van toepassing zijnde regels te doen respecteren, afdoend werken.

Bovendien heb ik specifiek aan de CEO van de NMBS-vervoersmaatschappij gevraagd om dit probleem binnen Thalys International uit te klaren om op die manier problemen in de toekomst te vermijden.

**03.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik ben vooral blij met het tweede deel van uw antwoord. In uw eerste deel beperkte u zich vooral tot het strikt aangeven van de verantwoordelijkheden. Het was mij ondertussen echter ook wel al duidelijk dat op juridisch vlak Thalys, noch NMBS een ernstige verantwoordelijkheid dragen. Wij mogen hier volgens mij toch niet het effect onderschatten van de functie van een overheid die mensen tewerkstelt en de manier waarop een private investeerder daartegen moet aankijken als hij vaststelt hoe overheidsbedrijven met dergelijke praktijken omgaan. Ik denk dat op dit vlak duidelijk moet worden gemaakt dat dit niet kan en we moeten erop toezien dat overheidsbedrijven op een correcte manier mensen tewerkstellen, rechtstreeks of onrechtstreeks.

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

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

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

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

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

**03.03 Bruno Tuybens:** Daarom heb ik die brief geschreven.

**03.03 Bruno Tuybens,** secrétaire d'État: D'où mon courrier.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**04.01 Éric Massin (PS):** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, parmi les priorités retenues par la Région wallonne concernant le plan d'investissement 2004-2007 de la SNCB figuraient, entre autres, l'étude globale pour la nouvelle dorsale wallonne, le début des travaux Charleroi-Namur et le raccord à l'aéroport de Gosselies par la ligne 140, et donc la création d'une nouvelle gare à hauteur de Gosselies.

Ce dernier aspect m'interpelle plus particulièrement aujourd'hui. En effet, il me revient que le choix de l'implantation pour la nouvelle gare pourrait être remis en cause. À ce jour, l'implantation au nord de l'autoroute de Wallonie à hauteur de l'aire d'Heppignies était préconisée. Ce choix se justifiait par l'intégration à la dorsale wallonne et correspondait au schéma de développement économique de l'intercommunale Igretec.

Opter pour l'implantation au sud de l'autoroute aurait pour conséquence de mettre à mal ce dernier projet, d'autant plus que l'intercommunale a déjà réservé des parcelles de terrain pour la réalisation du dossier. En outre, depuis le dépôt de ma question, il m'a été communiqué que l'implantation au sud de l'autoroute aurait pour effet d'entraîner le départ de toute une série d'entreprises qui sont d'ores et déjà localisées dans le zoning de Gosselies.

Monsieur le secrétaire d'État, quel est l'état d'avancement du projet de raccordement ferré de l'aéroport? La recherche d'une alternative au projet d'implantation au nord de l'autoroute est-elle vraiment à l'ordre du jour? Dans ce cas, qu'est-ce qui justifie ce revirement? Enfin, la SNCB a-t-elle entamé une procédure de concertation avec l'intercommunale de développement économique Igretec?

*Président: Jef Van den Bergh.*

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

**04.02 Bruno Tuybens,** secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Massin, le projet de construction d'une gare ferroviaire à hauteur de l'aéroport de Gosselies fera l'objet d'une opération de préfinancement régional en exécution de l'accord du Comité de concertation gouvernement fédéral – gouvernements régionaux du 7 décembre 2005, auquel j'ai d'ailleurs participé.

Les dernières études menées par Infrabel portent sur la construction d'une gare en cul-de-sac au nord de l'autoroute de Wallonie raccordée sur la ligne 140 Charleroi-Ottignies par deux courbes, l'une orientée vers le nord, l'autre vers le sud. Le projet ainsi défini est cohérent avec les options retenues en 2004 pour l'adaptation des

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

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

**04.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** De meest recente studies van Infrabel betreffen een doodlopend station ten noorden van de *autoroute de Wallonie*, wat overeenstemt met de keuzes die in 2004 werden gemaakt voor de aanpassing van de gewestplannen. Infrabel overlegt met de NMBS om na te gaan of het schema voor de aanleg van de infrastructuur aan de noden van

plans de secteur.

Infrabel a engagé une concertation avec la SNCB afin de vérifier que le schéma des infrastructures retenu correspond bien à l'évolution des besoins de l'opérateur ferroviaire depuis la mise en place de la nouvelle structure du groupe SNCB.

Lors des études menées de 2002 à 2004, des contacts ont eu lieu entre l'ancienne SNCB et les acteurs-clés du développement de l'aéroport, dont bien entendu l'Igretec, que vous avez citée.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**05.01 Éric Massin (PS):** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il me revient que La Poste recourt de plus en plus fréquemment aux services de travailleurs sous statut d'intérimaire.

À mon sens, cette solution doit rester du domaine de l'exception.

Pouvez-vous m'indiquer quelle catégorie d'emplois est pourvue de cette manière?

Quel est le nombre d'intérimaires auxquels La Poste fait appel chaque semaine pour la distribution du courrier?

Certains de ces intérimaires se sont-ils vu proposer un contrat à durée déterminée ou à durée indéterminée? Dans l'affirmative, pouvez-vous m'en faire connaître le nombre?

La Poste pense-t-elle continuer dans cette voie ou bien un plan de recrutement est-il plutôt envisagé?

**05.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État:** Monsieur le président, La Poste a recouru en début d'année 2006 à l'utilisation d'environ 500 travailleurs intérimaires, dont plus ou moins 400 dans le cadre de la distribution du courrier.

La grande majorité des motifs est le remplacement temporaire de travailleurs dont l'exécution du contrat est suspendue ou le surcroît temporaire de travail.

Vu la nature temporaire de la problématique, un plan de recrutement n'est pas envisagé pour ces personnes. Il se peut cependant que dans certains cas s'ouvre une place vacante de manière définitive. Dans ce cas et après évaluation positive, un intérimaire peut se voir offrir un contrat de travail à durée indéterminée.

Dans un souci de maintien de bonnes relations collectives au sein de notre entreprise et malgré l'absence d'obligation légale à cet égard, La Poste consulte systématiquement ses organisations syndicales

de operator beantwoordt. Tussen 2002 en 2004 waren er contacten tussen de NMBS en de actoren voor de ontwikkeling van de luchthaven, waaronder Igretec.

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

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

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

afin de les tenir informées de l'engagement de travailleurs intérimaires.

**05.03** **Éric Massin** (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je peux comprendre qu'en cas de remplacement temporaire, il soit recouru à des intérimaires; en cas de surcroît de travail, donc en présence d'un pic, je peux aussi le comprendre. Cependant, 500 personnes, dont 400 dans la distribution, constituent un pourcentage relativement important de facteurs distributeurs.

Si La Poste, par le biais d'intérimaires qui coûtent relativement cher, doit faire face à un pourcentage non négligeable d'agents postiers distributeurs, c'est peut-être qu'apparaît un problème de couverture de manière récurrente. La situation ne peut s'expliquer uniquement par le remplacement temporaire pour raison de maladie ou autres indisponibilités.

Dans le cadre de la gestion de La Poste, si le surcroît de travail est relativement important, il conviendrait sans doute d'envisager un plan de recrutement.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **06** Questions jointes de

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

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

#### **06** Samengevoegde vragen van

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

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

**06.01** **Éric Massin** (PS): Monsieur le président, j'ignore si M. le secrétaire d'État souhaite que je regroupe mes deux questions, compte tenu qu'elles avaient été jointes. D'après moi, elles mériteraient des réponses différentes. Que souhaitez-vous, monsieur le secrétaire d'État?

**06.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Qu'elles soient posées en même temps!

**06.03** **Éric Massin** (PS): D'accord! Monsieur le secrétaire d'État, tout d'abord, en ce qui concerne l'atelier de traction de Charleroi, vous vous appellerez certainement que, lorsqu'on avait envisagé l'acquisition des rames RER, il était prévu au cahier des charges que ces rames RER, pendant la période de garantie, seraient entretenues à l'atelier de traction de Charleroi et en dehors de cette période, 60 rames seraient entretenues à Merelbeke et 60 rames à Charleroi

Un projet d'extension de capacité est en cours pour faire face à cette éventuelle demande. Or, il pourrait être bloqué par l'acquisition du contrat d'entretien des rames RER, compte tenu qu'il s'agit en

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

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

principe de matériel spécifique.

Pouvez-vous me renseigner sur l'état d'avancement du projet d'acquisition de ces rames et m'apporter des indications sur leur quantité? En effet, les chiffres les plus fous circulent à ce sujet, oscillant ainsi de 0 rame à 120 ou 60 rames.

Si l'on opte pour l'atelier de traction de Charleroi, la maintenance des rames serait-elle toujours assurée pendant la période de garantie et après celle-ci?

Par ailleurs, j'ai pris connaissance par presse interposée - c'est parfois une excellente source d'information - que du matériel serait mis à niveau, c'est-à-dire que l'on rénoverait du matériel sur le site de Quiévrain, afin de faire face à un surcroît de personnel recourant aux services de la SNCB - c'est une bonne nouvelle - mais aussi éventuellement dans l'attente de passer à l'acquisition de rames RER. Ce matériel serait-il entretenu à Charleroi, étant donné que si c'est le cas dans l'attente du matériel spécifique RER - et on se demande quand celui-ci viendra - il ne faut pas perdre de vue le projet d'extension de capacité qui est en cours?

Dans l'éventualité où ce matériel serait mis à niveau sur le site de Quiévrain et entretenu à Charleroi, combien de ces rames pourraient-elles être prises en charge?

Voilà ce qu'il en est pour la première partie de la question vis-à-vis du projet d'extension de capacité des rames RER.

La deuxième question a toujours trait à l'atelier de traction de Charleroi qui joue un rôle essentiel - j'ai déjà eu l'occasion de le dire à de multiples reprises dans le cadre des réunions de cette commission - au sein du district sud-ouest de la SNCB, compte tenu que celui-ci dispose de la norme ISO. Il contribue d'ailleurs à la longévité, à la disponibilité et à la fiabilité de plus de 250 unités de traction, à savoir locomotives et automotrices.

Cependant, une fois l'entretien de celles-ci effectué au sein de l'atelier de traction, elles sont acheminées vers les centres de Schaerbeek ou de Gand, afin que la maintenance des essieux soit réalisée. Ce transfert implique évidemment des surcoûts, que ce soit en termes de personnel, de temps ou encore en vertu de la perte du matériel concerné.

L'ouverture du marché à la concurrence risque de remettre tout ce système en question. Il me semble dès lors d'autant plus indispensable de l'optimiser.

L'implantation d'un tour en fosse sur le site de Charleroi pour compléter le dispositif semble fondamental pour pérenniser l'activité sur le site de Charleroi, labellisé ISO 9001 et qui occupe 300 personnes.

Par ailleurs, cela permettrait a priori d'atteindre les objectifs économiques que j'ai évoqués, c'est-à-dire une diminution des surcoûts tant en personnel que ceux occasionnés par l'inoccupation du matériel concerné mais aussi la possibilité d'ouvrir de nouveaux marchés par l'entretien éventuel de matériel de traction dans le cadre

het onderhoud van het in Quiévrain geüpgraded materieel in Charleroi kunnen gebeuren? Om hoeveel treinstellen gaat het?

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

de l'ouverture à la concurrence.

Je rappelle qu'un permis d'urbanisme a été délivré pour le projet d'implantation d'un tour en fosse à Charleroi. Sa concrétisation a-t-elle été évaluée sur le plan budgétaire? Estimez-vous que l'investissement se justifie?

**06.04 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Massin, vos deux questions traitent des activités de l'atelier de traction de Charleroi; l'une concerne les activités de l'atelier en général et l'autre concerne plus spécifiquement les activités du tour en fosse.

En ce qui concerne l'achat du matériel roulant RER, des discussions sont actuellement en cours au sein du groupe SNCB et du Comité de pilotage RER. Pour le moment, aucune décision n'a encore été prise quant à la quantité de matériel roulant suburbain à commander. En principe, les cahiers des charges adaptés sortiront dans le courant de l'année.

Quant à la possibilité d'entretenir ce matériel, il a été déjà confirmé qu'il entre dans les intentions de la SNCB d'assurer l'entretien des rames RER à l'atelier de Charleroi.

En ce qui concerne la question relative au matériel mis à niveau sur le site de Quiévrain, la SNCB nous fait savoir que les responsables voudraient une clarification sur le contenu de votre question. Mon cabinet vous a d'ailleurs adressé une demande en ce sens la semaine passée. Dès qu'elle aura l'information nécessaire, la SNCB ne manquera pas de communiquer les éléments de réponse supplémentaires.

Pour votre question concernant la possibilité d'équiper l'atelier de Charleroi d'un tour en fosse, ce matériel permet aux ateliers d'entretien du matériel roulant de reprofiler les roues des engins sans les démonter. Cette manière de travailler diminue fortement le temps d'immobilisation des engins.

La SNCB dispose actuellement d'un total de six tours en fosse:

- l'un est spécialement conçu pour les TGV et est implanté à l'atelier TGV de Forest;
- un modèle ancien est utilisé pour le reprofilage des roues des wagons de marchandises;
- quatre autres tours en fosse, de conception moderne, sont implantés dans les ateliers de Kinkempois, d'Anvers, de Merelbeke et de Schaerbeek.

Le nombre de tours en fosse dont la SNCB dispose suffit à ses besoins. Le passage d'une automotrice au tour en fosse a lieu en moyenne tous les 20 mois et, de plus, le coût lié à l'installation d'un tour en fosse est actuellement estimé à 1,2 million d'euros, ce qui représente un investissement important.

Il est dès lors injustifiable d'acheter de nouveaux tours en fosse pour d'autres ateliers de la SNCB, y compris celui de Charleroi.

**06.05 Éric Massin (PS):** Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour l'information sur l'achat du RER.

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

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

De NMBS beschikt over zes kuilwielenbanken: een voor de TGV in Vorst, een oudere voor goederenwagons en vier moderne kuilwielenbanken in Kinkempois, Antwerpen, Merelbeke en Schaerbeek. Meer is niet nodig. De NMBS vindt het economisch niet te verantwoorden om 1,2 miljoen euro uit te geven aan een nieuwe kuilwielenbank.

**06.05 Éric Massin (PS):** Ik blijf erbij dat bij de liberalisering van de

Pour la précision apportée à ma question, j'avais déjà eu la réponse par la SNCB elle-même. J'ai pris bonne note de la situation concernant les tours en fosse. Il est vrai qu'il en existe déjà six dont deux en particulier qui y sont dédiés. Vous avez dit que quatre d'entre eux étaient modernes, ceux de Kinkempois, Merelbeke, Schaerbeek et Anvers. Je peux le comprendre. Seulement, même si la SNCB prétend qu'un investissement de 1,2 million d'euros est injustifiable, il faudrait qu'elle se livre à une étude du surcoût en personnel pour le transfert des unités de traction entretenues à Charleroi vers l'un des quatre autres ateliers, et du temps, de la perte d'occupation du matériel, qui ne tourne plus.

Je tiens à rappeler un point important: quand l'ouverture à la concurrence sera totale, ce qui est pratiquement le cas, cela risque de remettre en question tout le système. Il y aura, d'une part, un problème évident de rentabilité. D'autre part, parmi les ateliers qui pourraient procéder à l'entretien de matériel étranger (allemand, français, luxembourgeois ou autre), seront privilégiés les plus complets et ceux où il y a le moins de perte de temps, le moins d'utilisation personnelle, ceux où le matériel peut être utilisé le plus possible.

Si la SNCB dit que c'est un investissement injustifiable pour l'instant, alors que 1,2 million d'euros ne représente pas un investissement gigantesque pour elle, je crois qu'elle se trompe. Il y a quelques années, elle a tout de même demandé un permis d'urbanisme à la Région wallonne pour implanter des tours en fosse. Je veux bien envisager qu'elle revienne sur ses décisions mais je n'en connais pas la justification pour l'instant. Je peux comprendre que la SNCB diffère un investissement mais dans ce cas, je crois qu'elle se trompe.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**07.01 Éric Massin (PS):** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, la gare de Charleroi-Sud a été bâtie en 1874. Elle est en cours de rénovation, comme d'autres d'ailleurs même si de nouvelles gares sont construites ailleurs. Le chantier répond au souci d'améliorer l'accueil des quelque 11.500 voyageurs qui y transitent chaque jour.

Un budget de 21 millions d'euros, étalé sur une période de six à sept ans, y est consacré. Les atouts de cette nouvelle infrastructure sont l'ergonomie, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, le renforcement de la sécurité et la facilité d'accès et ont pour but d'attirer toujours un plus grand nombre de personnes vers nos chemins de fer. Par ailleurs, la SNCB a voulu une nouvelle gare tournée vers l'avenir pour accueillir les passagers. Le projet prévoit ainsi plus de luminosité, donnant au bâtiment une allure plus moderne.

markt, de voorrang zal worden verleend aan de sites die het meest rendabel zijn en het minst tijdsverlies veroorzaken, eveneens voor het onderhoud van buitenlands materieel. De investering van 1,2 miljoen euro lijkt mij niet economisch onverdedigbaar voor de NMBS, die daartoe trouwens een stedenbouwkundige vergunning heeft gevraagd.

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

Afin de mieux répondre à ce souci de modernité, il paraît particulièrement opportun de prévoir un panneau d'affichage électronique dans le hall.

Cet investissement est-il prévu au budget? Dans l'affirmative, quel serait son impact?

**07.02 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, ma réponse sera très brève.

Infrabel a prévu l'acquisition et la mise en place d'un nouveau panneau d'affichage de trains au départ. L'investissement à consentir a été prévu au budget 2006 pour un montant de 82.000 euros.

Étant donné les délais de fourniture et les adaptations techniques nécessaires au pilotage de cet appareillage, la mise en service de ce nouveau tableau est programmée pour la fin de cette d'année en même temps que la rénovation du hall de la gare de Charleroi-Sud.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

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

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

**08.01 Patrick De Groote (N-VA):** Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag betreft het proefproject van de NMBS dat de verbinding Rijsel-Brugge/Oostende verzorgt. Laat mij toe eerst te stellen dat voor toeristische bestemmingen zoals Brugge en Oostende de bereikbaarheid zonder meer cruciaal is. Zeker Brugge ondervindt hier nogal wat hinder van. Men moet rekening houden met het feit dat er toenemende concurrentie is van een hele reeks low cost bestemmingen in Europa. De luchthaven van Oostende functioneert eigenlijk zwak als aanvoer voor Brugge.

Inzake spoorwegen is Brugge niet echt goed bedeed. Wie bijvoorbeeld vanuit het Verenigd Koninkrijk of Frankrijk richting Brugge wil sporen, wordt door de NMBS richting Brussel gestuurd en kan pas daarna richting Brugge. De gevolgen zijn tijdverlies en uiteraard een hogere kostprijs.

De oplossing is eigenlijk heel eenvoudig. Aangezien Rijsel, met de stations Lille Flandres en Lille Europe, het knooppunt is voor het spoor, zou het mogelijk moeten zijn om een rechtstreekse lijn te trekken van Rijsel richting Brugge en Oostende. De NMBS startte een proefproject dat die verbinding tijdens de weekends, voor de periode tussen eind mei en eind september, zou moeten verzorgen. Ik heb daarbij een aantal vragen en bedenkingen.

Welke engagementen nam de NMBS op zich, bijvoorbeeld wat betreft de promotie? De NMBS zou pas begin februari beslist hebben om eind mei het proefproject te starten. Het duurde tot begin mei

ander kosten?

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

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

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

vooraleer er zicht was op de prijszetting. De toeristische sector kon dus nauwelijks inhaken op het aanbod. Het aanbod werd in geen enkele reisbrochure van de touroperators in Frankrijk of het Verenigd Koninkrijk opgenomen. Dat is een serieuze handicap om het project op te starten. Waarom werd het proefproject zo laattijdig gestart? Hoe werd de uurregeling bepaald? Ik geef een voorbeeld. Wie met de Eurostar uit het Verenigd Koninkrijk komt, komt aan in Lille Europe, moet dan te voet naar Lille Flandres en moet dan nog een uur wachten op de treinverbinding richting Brugge.

Hoe werd de prijszetting bepaald? De NMBS mikt prioritair op bezetting, wat in de gegeven omstandigheden eigenlijk neerkomt op dagtoerisme, terwijl Brugge en de Vlaamse kust vooral vragende partij zijn voor verblijfstoerisme.

Wanneer komt er een evaluatie van het proefproject, dat u voorstelde? Welke normen worden er gehanteerd? Wanneer zal de NMBS conclusies trekken met betrekking tot de toekomst van het project, bijvoorbeeld de verdere uitbouw van de verbinding? Zal de NMBS tellingen registreren op het traject? Is er een streefcijfer voor de bezettingsgraad? Is dit streefcijfer tevens een minimumnorm?

Welke zijn de gemaakte afspraken met de SNCF? Bij de eerste treinrit op 27 mei, bijvoorbeeld, was verwarring alom troef. De aanduidingen voor de verbinding ontbraken. Op het perron werd zelfs omgeroepen dat de trein zou stoppen in Moeskroen, Torhout, enzovoort. Aan het loket wist men niet eens dat er een nieuwe verbinding startte. Er was grote onduidelijkheid, ook over de prijs van het ticket, enzovoort.

Mijnheer de staatssecretaris, mijn laatste vraag gaat eerder over de toekomst. Kunt u beamen dat er bij de NMBS daadwerkelijk een wil bestaat om te komen tot een permanente verbinding Rijsel-Brugge/Oostende?

Bent u het met mij eens dat het noodzakelijk is dat de toekomstige verbinding Rijsel-Brugge/Oostende een vlotte aansluiting moet verzekeren op de hogesnelheidstrein richting Parijs en de Eurostar richting Londen?

Erkent u dat de structurele handicaps ten gevolge van de zeer laattijdige opstart van het proefproject van die aard zijn om bij de evaluatie daarmee toch terdege rekening te houden?

**08.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Groote, u hebt heel veel vragen gesteld. Ik ga proberen om u op die manier te antwoorden.

In verband met de promotie is het zo dat de NMBS heel wat inspanningen heeft gedaan. Zij heeft in affiches voorzien in de stations van Oostende en Brugge.

Ze heeft op 24 mei een persbericht verspreid.

Ze heeft een publicatie geplaatst in Metro, het gratis krantje dat verdeeld wordt in de trein- en metrostations in België, op 23 mei.

Ze heeft inlassing opgenomen in de krant Vingt Minutes, dat is een

en effet, qualifier la correspondance avec l'Eurostar «d'optimale». Comment les tarifs ont-ils été définis? Quels accords ont-ils été conclus avec la SNCB?

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

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

gratis krantje dat verdeeld wordt in de trein- en metrostation in de Région Nord-Pas-de-Calais, op 9 juni.

De promotie is ook op internet opgenomen.

Samen met de SNCF is een persreis georganiseerd op 26 mei.

Er is onderhandeld met de SNCF opdat leaflets en affiches zouden opgemaakt worden door de SNCF en verdeeld zouden worden in de stations van de Région Nord-Pas-de-Calais.

Het project is ook op de website vermeld enzovoort.

Er is dus toch wel wat gebeurd in een kort tijdsbestek om voldoende promotie te maken.

Ten tweede, deze treinen resulteren uit een document grensoverschrijdend verkeer dat door de NMBS werd opgesteld overeenkomstig het beheerscontract. Wijzigingen ten gevolge van dit beheerscontract waren pas voorzien vanaf december 2006. Door de grote vraag, onder andere van de toeristische sector, werd beslist om deze treinen reeds deze zomer in te leggen. Voor het toekennen van de rijpaden, de kostprijsverdeling en de tarifiering moest er natuurlijk nog onderhandeld worden met de SNCF. Hierdoor was het definitieve aanbod pas laattijdig of laattijds gekend.

In elk geval, de NMBS heeft alles in het werk gesteld om deze treinen reeds deze zomer in te leggen en niet te wachten tot volgend jaar. Ik hoop dat u dat dan ook apprecieert.

De dienstregeling van deze treinen is mede bepaald door het aanbod van de vrije rijpaden op zowel Frans als Belgisch grondgebied. Vooral het binnen- en buitenrijden van Lille Flandres laat niet veel mogelijkheden open. De treinen een half uur verschuiven is daardoor niet mogelijk.

Toch zijn de overstapmogelijkheden in Lille redelijk te noemen. Vrijdagavond is de aansluiting in Lille minder optimaal door het wegvallen van de Eurostar met aankomsttijd 17.21 uur. Die trein is vervangen door een Eurostar die aankomt om 16.56 uur. De nieuwe, rechtstreekse trein naar Oostende vertrekt om 18.35 uur in Lille Flandres. Voor de verplaatsing van Lille Europe, dus de Eurostar, naar Lille Flandres, moet men toch op ongeveer een halfuur rekenen.

Zaterdagochtend komt de Eurostar aan in Lille Europe om 09.18 uur, terwijl de rechtstreekse trein naar Oostende om 10.00 uur vertrekt. Dat is dus een ideale overstap.

De prijs van het promotietarief is gebaseerd op bestaande tarifiering voor klassieke internationale treinen en is vergelijkbaar met die van internationale weekendbiljetten.

Er werd ook een tarief voor touroperators gecreëerd. Ik heb daarvan een volledig overzicht. Bijvoorbeeld, in het weekend kost de rit Lille-Brugge in tweede klas voor een volwassene 16,8 euro en voor een kind 8,4 euro. Voor de touroperators is dat respectievelijk 14 en 7 euro. Ik heb daar meer details van, voor zowel eerste als tweede klas, en ook voor ritten naar Oostende. Ik kan u dat overzicht bezorgen, als

et des affiches et des dépliants ont été diffusés dans la région du Nord-Pas-de-Calais.

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

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

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

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

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

u dat wenst.

De NMBS mikt met die treinen niet alleen op het dagtoerisme. Vandaar dat er ook vrijdagavond een trein ingelegd wordt van Lille naar Oostende. Zo hebben de reizigers de keuze tussen vrijdagavond vertrekken en zaterdag- of zondagavond terugreizen, ofwel zaterdagochtend vertrekken en zaterdag- of zondagavond terugreizen, ofwel opteren voor een dagreis. Wat dat betreft, denk ik, is de klantvriendelijkheid ook zeer erg in ogenschouw genomen.

Ten tweede, u vroeg naar de evaluatie van het proefproject. Welnu, dat zal uiteraard volgen na september. Er worden geen specifieke normen gehanteerd. Immers, het succes van een toeristentrein is zeer afhankelijk van het weer. Het hangt er dus van af. Het al dan niet opnieuw inzetten van die treinen zal bepaald worden op het einde van het jaar, samen met het aanbod van de andere toeristentreinen naar de kust. Er zullen tellingen op het traject geregistreerd worden. Er wordt gestreefd naar een bezetting van 60% om de exploitatiekosten te dekken.

Ten derde, de commerciële diensten van de SNCF gingen hun verkoopspersoneel van de promotie op de hoogte brengen. Dat heeft de NMBS uiteraard met haar eigen verkoopspersoneel al gedaan.

Ten vierde, u vroeg of er in de toekomst een permanente verbinding komt. Dat zal uiteraard afhangen van de resultaten die de eerste tests opleveren. Volgens u zou de verbinding Rijsel-Brugge/Oostende een vlotte aansluiting moeten verzekeren op de HST richting Parijs en de Eurostar richting Londen. Dat is echter niet de beoogde markt. De regio Nord-Pas de Calais is de markt die beoogd wordt. Trouwens, voor Thalys en Eurostar zijn er voldoende en vlotte aansluitingen in Brussel en worden er all in-prijzen voorzien vanuit elk Belgisch station.

De evaluatie waar u nogmaals naar vraagt, hangt af van verschillende factoren. Er zal rekening gehouden worden met het feit dat in de loop van de volgende jaren uiteraard ook meer publiciteit zal gemaakt worden door de toeristische sector, wat nu niet kon, zoals ik, hopelijk met uw goedkeuren, heb uitgelegd.

**08.03 Patrick De Groote (N-VA):** Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Er zijn inderdaad, zoals u stelt, inspanningen gedaan. Ik kan dat niet tegenspreken. U hebt echter erkend dat dit laattijdig gebeurde en u haalde ook de oorzaken daarvoor aan.

Het is positief – dat wil ik toch opmerken – dat er, zoals u zei, niet gewacht werd tot volgend jaar. Natuurlijk, wanneer men niet wacht en onmiddellijk gaat reageren, heeft dit ook gevolgen. Ik wil nogmaals wijzen op de gebrekkige start. Ik verzoek u daarmee duidelijk rekening te willen houden wanneer men de evaluatie maakt.

Mensen die aanwezig waren bij de voorstelling van de nieuwe treinverbinding stelden vast dat er folders noch affiches voorradig waren in Rijsel. Niettegenstaande het een rechtstreekse verbinding was, meldde men twintig minuten voor het vertrek nog altijd dat er tussenstops waren. Ik denk dat de NMBS daar, als ik het zo mag zeggen, tekortgeschoten is in haar promotionele taak. De juiste communicatie op het juiste ogenblik was er niet. Trouwens, de trein

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

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

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

vertrok in Rijsel op een buitenperron, tussen de planten en de distels. Iemand merkte ook op dat er niet eens een ticket aan promotarief te koop was aan het loket. Dat zijn allemaal zaken die de opstart bemoeilijken.

Uiteraard pleiten wij voor een dagelijkse en permanente verbinding tussen Rijsel en Brugge en Oostende. Dit zou voor deze twee steden enorm belangrijk zijn. U draagt daar verantwoordelijkheid in. U minimaliseert de handicaps, maar er zijn heel wat reizen die niet opgenomen zijn door het feit dat het project te laat werd aangekondigd. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Britse touroperators. Ik vrees dat velen niet op de hoogte waren van dit proefproject. Daarom is de kans misschien groot dat wanneer men een evaluatie heeft gemaakt, dit een enigszins vertekend beeld zal geven van de nood aan een dergelijke verbinding.

**08.04** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, de heer De Groote heeft eigenlijk heel veel redenen aangegeven waarom hij ervoor pleit dat een dergelijke regeling in de toekomst pas vanaf 2007 zou plaatsvinden en niet vanaf dit jaar.

**08.05** **Patrick De Groote** (N-VA): Dat heb ik niet gezegd. Het feit is echter dat wanneer u een regeling uitwerkt, mijnheer de staatssecretaris, u ook de evaluatieperiode moet verschuiven. U zegt dat dit nadien beter zal gepromoot worden. Na de evaluatie kan het echter te laat zijn. Ik zou dus voorstellen om die evaluatieperiode een hele tijd op te schuiven. Boze tongen beweren immers dat dit proefproject eigenlijk een zoethoudertje is en dat alles bij het oude zal blijven.

Ik hoef u toch niet te zeggen dat er bij de NMBS nog altijd een sterke en strakke Brussel-reflex aanwezig is. Men heeft het liefst dat alles via Brussel gaat en dat Vlaanderen niet rechtstreeks vanuit Frankrijk kan worden aangereden. Dat is hetgeen waarvoor ik bevreesd ben. Ik denk dat u hier verantwoordelijkheid in draagt en ik hoop dat u die ook in positieve zin neemt.

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

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

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

**09.01** **Camille Dieu** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je suis déjà intervenue plusieurs fois en commission à propos du fonctionnement de La Poste. Cette fois, je voudrais que vous me donniez des informations concernant les nouvelles heures d'ouverture des bureaux de poste en vigueur depuis le 6 juin dans la région de Mons-Borinage.

Ces nouveaux horaires sont intervenus peu après la publication d'une enquête effectuée par Test-Achats dans tous les bureaux de poste du pays, qualifiant de "médiocre" la qualité des services offerts aux usagers de La Poste.

personnellement en faveur d'une liaison quotidienne et permanente entre Lille et Bruges/Ostende. À cet égard, le secrétaire d'Etat doit assumer ses responsabilités. Il faudrait peut-être allonger sensiblement la période d'évaluation. D'aucuns considèrent que ce projet-pilote n'est qu'un moyen d'apaiser les esprits car – pensent-ils – rien ne changera. Car à la SNCB, on préfère que tout passe par Bruxelles. J'espère que le secrétaire d'État assumera ses responsabilités.

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

Cette dernière a réagi à cette publication en annonçant l'ouverture, le samedi matin, de plus de 600 bureaux de poste et l'ouverture, plus tard le soir, d'environ 800 bureaux de poste.

Or, après examen de cette nouvelle mesure, il apparaît que la région de Mons-Borinage sort perdante de l'opération. En effet, un seul nouveau bureau est ouvert le samedi matin dans cette région, celui d'Hyon (+ 4 heures), alors que quatre autres bureaux seront dorénavant fermés ce jour-là: celui de la chaussée de Maubeuge à Hyon ainsi que ceux de Petit-Wasmes, de Tertre et de Ghlin (- 12 heures).

Par ailleurs, pour ce qui concerne les ouvertures tardives, si trois bureaux voient leurs heures d'ouverture hebdomadaire s'améliorer (ceux de Blaton, Saint-Ghislain et Sirault) et si un bureau gagne une heure le samedi matin, quatre bureaux ouvrent plus tard le soir mais grâce à un décalage des heures d'ouverture dans la journée. De plus, les bureaux de poste de Baudour, d'Hautrage, de Wihéries, d'Elouges, de Tertre, de Ghlin où il y a deux bureaux de poste, et d'Aulnois, où j'habite, voient leurs heures d'ouverture globalement diminuer.

Le bureau d'Aulnois, que je connais le mieux, était ouvert le matin et l'après-midi. Aujourd'hui, il n'est plus ouvert que l'après-midi. Il est vrai que l'on nous a annoncés fièrement que le bureau serait ouvert plus tard le mercredi après-midi. Si l'on peut se féliciter de l'ouverture de ce bureau de 16 à 19 heures le mercredi, il faut savoir que ce dernier est maintenant fermé le matin, ce qui peut poser problème pour certaines personnes.

Monsieur le secrétaire d'État, au regard de cette situation, j'estime que La Poste fait preuve dans cette affaire de démagogie. Il est vrai que certains bureaux sont ouverts plus tard ou sont ouverts le samedi matin mais, en même temps, les heures d'ouverture d'autres bureaux de poste ont été diminuées.

Je ne connais pas les critères dont il a été tenu compte pour la prise de décision. Je suppose qu'une enquête de fréquentation des bureaux a été menée. Vous allez sans doute me dire que, globalement, cela n'a pas entraîné de pertes d'emploi, ce qui est vrai; c'est d'ailleurs la raison pour laquelle il aurait été difficile pour les syndicats de réagir.

Toujours est-il que la population des régions comme la mienne est grandement défavorisée. Le guichet de notre gare a déjà été fermé.

À présent, malgré la promesse de ne pas toucher au bureau de La Poste, on y touche quand même et de manière peu correcte. Tout le monde se pose des questions à ce propos et j'aimerais obtenir des explications.

**09.02 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Dieu, l'adaptation des heures d'ouverture des bureaux de poste constitue une nouvelle étape dans la réorganisation du réseau de vente de La Poste. L'objectif est, sur la base d'une offre structurée en étoile, d'améliorer l'accessibilité des services de La Poste en ouvrant les bureaux de poste à des moments qui correspondent

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

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

**09.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Bedoeling is de diensten van De Post toegankelijker te maken. Het retailnetwerk wordt geconfigureerd in "sterren", en de openingsuren

mieux aux besoins des clients, besoins confirmés par l'enquête de Test-Achats.

Concrètement, plus de 600 bureaux sont dorénavant ouverts le samedi matin au lieu de 400 précédemment. En outre, plus de 800 bureaux sont à présent ouverts jusqu'à 19 heures, au moins un soir par semaine au lieu des 50 qui restaient accessibles avant le 6 juin. Grâce à ces nouveaux horaires, tous les clients pourront désormais se rendre dans un bureau de poste près de chez eux le soir ou le samedi matin.

Au sein des différentes zones étoiles, certains bureaux voient leurs heures d'ouverture étendues; d'autres, en contrepartie, voient leurs heures d'ouverture réduites, sans pour autant que leur présence soit remise en cause. Il s'agit essentiellement des petits bureaux, moins fréquentés en journée. Aujourd'hui, au sein de certaines zones, on note cependant une diminution globale des heures d'ouverture. Toutefois, l'ouverture progressive de points poste doit contribuer à une augmentation du nombre total d'heures d'ouverture.

**09.03 Camille Dieu (PS):** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma réplique est facile: vous venez de répéter ce que je vous ai dit.

Vous me dites qu'il y a des zones étoiles, ce que je savais; vous dites qu'on est mieux servi globalement, ce qui est faux. Appartenant à l'étoile de Frameries, je peux vous dire que, de chez moi, j'ai 12 kilomètres pour me rendre au bureau de La Poste; pour me rendre à celui de Givry, afin de profiter d'autres heures d'ouverture, il y en a 10. Nous sommes vraiment à la lisière de deux zones.

Je ne sais pas pourquoi un citoyen payant ses impôts doit être moins bien servi dans certaines régions que dans d'autres. Vous me répondez qu'il s'agit d'une zone rurale et que la fréquentation est moindre: c'est évident. À l'inverse, je vous dirai qu'il conviendrait de tenir compte du caractère rural des zones pour organiser leur desserte. En effet, certains villages-dortoirs comprennent beaucoup de personnes âgées ou de gens qui travaillent à l'extérieur.

Vous me répondez que j'appartiens maintenant aux bureaux supplémentaires ouverts le mercredi de 16 à 19 heures. Oui, mais en échange, La Poste est fermée tous les matins, ainsi que le samedi. Nous ne sommes vraiment pas mieux servis par cette offre nouvelle, j'en suis désolée.

Vous me dites que des points poste seront ouverts. Au village, il y aura certainement un point poste à "la Couque au beurre". Vous le vérifierez; ce sera très certainement à cet endroit, étant donné qu'il n'y a pas d'autre endroit possible. Pour ma part, à terme, il s'agira en quelque sorte d'une privatisation. Voici ma réponse!

Monsieur le secrétaire d'État, je sais que vous devez faire en sorte d'avoir un budget équilibré et que les choses ne sont pas faciles, etc. Cependant, en tant que défenderesse du service public et habitant une zone rurale, vous ne m'empêcherez pas de penser que nous ne sommes pas du tout bien servis aujourd'hui.

*Het incident is gesloten.*

van de postkantoren moeten zo goed mogelijk afgestemd zijn op de behoefte van de klant, zoals bevestigd wordt door de enquête van Test-Aankoop.

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

**09.03 Camille Dieu (PS):** U herhaalt gewoon wat ik u al zei. De dienstverlening wordt er in globo niet beter op in die sterstructuur. De Post moet bij de organisatie van haar dienstverlening ook rekening houden met het landelijke karakter van bepaalde regio's. In sommige slaapdorpen wonen veel bejaarden of mensen die buitenshuis werken.

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

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 11991 van mevrouw Tilmans wordt uitgesteld.  
Vraag nr. 12044 van mevrouw Turtelboom wordt omgevormd tot een schriftelijke vraag.

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

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

**10.01** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, onlangs was er een pijnlijk incident met een jonge rolstoelgebruiker van een lagere school in het treinstation van Vilvoorde. Vooraf was aangekondigd dat de jongen in klasverband in Vilvoorde de trein zou nemen, maar toch stond er geen NMBS-personeel klaar om een handje toe te steken. Als men weet hoe hoog en steil de trappen in Vilvoorde zijn, roept dat toch heel wat bedenkingen op.

Uit Het Laatste Nieuws van 13 juni vernemen wij dat de stationschef zich bijzonder onvriendelijk zou hebben opgesteld tegenover de school en de leerling. Hij zou zelfs verklaard hebben dat rolstoelen in het station verboden zijn, zo werd meegedeeld en dat gaat toch heel ver. Om die reden stel ik de vraag mondeling. Ik had graag van u vernomen hoe het komt dat er zo onbehulpzaam werd opgetreden door het NMBS-personeel.

Ten eerste, hoe komt het dat het aanvraagformulier waarop duidelijk werd vermeld dat er een rolstoelpatiënt zou zijn, werd genegeerd?

Ten tweede, klopt het dat rolstoelgebruikers in principe niet welkom zijn in Vilvoorde? Zo ja, waarom is dit zo? Is dit nog op andere plaatsen zo? Het is toch wel vreemd dat men vlakaf zegt dat in bepaalde stations die mensen niet welkom zijn.

Ten derde, bestaat hieromtrent een specifieke reglementering? Is het zo dat er differentiatie bestaat tussen de stations, waarbij de ene wel rolstoelgebruikers welkom heten en de andere niet, of hen op een andere manier bejegenen?

Ten vierde, dit is specifiek voor Vilvoorde. Er bestaat een renovatieplan voor het station van Vilvoorde, zegt men al jaren. Het gaat echter zeer traag. De voorkant van het station, de gevel en het voorste gedeelte met de inkomhal, is gerenoveerd. De perrons doen echter denken aan een of ander bombardement in Oost-Europa of ex-Joegoslavië. De toestand is daar werkelijk schrijnend. Wanneer zal dat renovatieplan worden uitgevoerd? Zal daarbij worden gezorgd voor een betere toegankelijkheid van de perrons voor mensen met kinderwagens en rolstoelgebruikers? Zullen er bijvoorbeeld liften worden gebouwd?

**10.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: In verband met het incident in Vilvoorde ontving de NMBS op 1 juni een groepsreservering voor 4 volwassenen, 70 kinderen en 1 minder mobiele reiziger met rolstoel. In de aanvraag van de groepsreis was niet gedefinieerd om welk type van rolstoel het ging: een vast toestel of een plooibaar.

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

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

**10.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Le 1<sup>er</sup> juin 2006, une réservation de groupe a été communiquée et concernait quatre adultes, 70 enfants et un utilisateur

Bij de heenreis heeft het stationspersoneel de rolstoelgebruiker manueel op de trappen gedragen en op de trein geholpen, omdat zij op dat ogenblik toevallig door de aanwezigheid van een bediende in opleiding met drie bedienden aanwezig waren. Dit is in principe een werkwijze die niet toegelaten is, maar door het personeel van het station Vilvoorde in ieder geval zelf werd uitgevoerd of geïmproviseerd, om het zo te formuleren.

Bij de terugreis was slechts een bediende in het station van Vilvoorde aanwezig, namelijk de onderstationschef perron. Het was voor hem onmogelijk om de rolstoelgebruiker zelf te dragen.

Tenslotte moet de NMBS ook vermijden dat er ongevallen gebeuren.

In het gesprek dat toen plaatsvond tussen de verschillende betrokkenen, heeft de onderstationschef zich klaarblijkelijk verontschuldigd met een onhandige uitleg door te zeggen dat het station in Vilvoorde zogenaamd niet is opengesteld is - of iets in die zin - voor rolstoelgebruikers. Hij bedoelde natuurlijk dat het daar momenteel nog niet voor uitgerust is, zoals trouwens ook vermeld is in de gids voor reizigers met beperkte mobiliteit. De woordkeuze was in ieder geval onaangepast.

Uit dit incident trekt de NMBS-groep in ieder geval de les dat de dienst Groepsreserveringen bij een aanvraag van groepen, waarin zich reizigers met een beperkte mobiliteit bevinden, voortaan beter zal nagaan om welke mindermobiele mensen het precies gaat en welke middelen deze mensen gebruiken om zich voort te bewegen, zoals een rolstoel of een vast toestel.

Het stationsgebouw te Vilvoorde is volledig gerestaureerd en toegankelijk voor mindermobiele personen. De studie van de perrons en de onderdoorgang is aan de gang. Daarin wordt voorzien in een tweede onderdoorgang met stijgende roltrappen en liften naar alle perrons, voorzieningen voor blinden en slechthorenden - geleidelijnen, noppentegels en verende tegels -, volledige toegankelijkheid voor de rolstoelgebruikers met voldoende brede doorgangen zonder treden en parkeerplaatsen voor mindervaliden. Ik heb het station van Vilvoorde een paar maanden geleden ook bezocht. De start van de werken is gepland voor begin 2008. Die werken zullen ongeveer tweeënhalf tot drie jaar in beslag nemen.

**10.03 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Dat het type van rolstoel niet gedefinieerd was, is een vrij zwak excuus dat naar bureaucratie neigt. Ik noteer dat er lessen zijn getrokken en dat men beter zal opletten als dergelijke formulieren worden gebruikt.

Wat mij zeker verheugt, is dat er eindelijk een perspectief wordt gegeven inzake de werken want dat duurt nu al veel te lang. Dat station is decennialang verwaarloosd. Ik ben blij dat men nu denkt

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

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

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

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

aan liften en roltrappen. Ik hoop dat men elk perron van een lift zal voorzien want het is een heel belangrijk station. Ik vind het alleen erg dat het nog tot 2008 en dan nog eens 2 tot 3 jaar moet duren alvorens het allemaal zal zijn gerealiseerd. Ik kan u alleen maar vragen, mijnheer de staatssecretaris, dat u die werken in het oog houdt en bespoedigt door alle faciliteiten ter beschikking te stellen om de werken te voltrekken. Ik hoop dat de vooropgestelde timing een uiterste limiet zal blijken te zijn. Als u de werken zo snel mogelijk kunt laten plaatsvinden, zouden velen daarbij gebaat zijn.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

**11.01 Guido De Padt (VLD):** Mijnheer de staatssecretaris, volgens het VSOA rijzen er grote problemen bij De Post inzake de beroepservaringovereenkomsten (BEO). Men zegt dat die geen oplossing bieden voor de moeilijkheden die in de praktijk bestaan op dit ogenblik bij De Post. De alsmaar toenemende druk op de postmannen, de concurrentie die het overheidsbedrijf met particuliere bedrijven moet aangaan en de eisen inzake een kwalitatief hoogstaande dienstverlening door De Post, dat is de huidige realiteit.

Om te moderniseren heeft De Post dan ook beslist met die beroepservaringovereenkomsten te werken. Maar, zo zegt de vakbond, het project werd in de theorie te mooi voorgesteld: 6 maanden ervaring opdoen en leren, 6 maanden volwaardig ingezet worden, en nadien 6 maanden met begeleiding zoeken naar een andere job. Het klinkt inderdaad mooi maar de werkelijkheid is blijkbaar anders omdat er slechts sprake is van een minimale opleiding om zo snel mogelijk het werk van uitreiker te doen, waardoor die werkrachten ook nog onbezoldigd moeten overwerken omdat zij nog niet alles onder de knie hebben.

Er wordt hen bovendien valse hoop gegeven over de mogelijke verlenging van hun contract en de begeleiding naar een nieuwe job loopt mank. Vandaar dat ik een aantal vragen aan u heb, mijnheer de staatssecretaris.

Ten eerste, hoeveel personen zijn er de voorbije jaren op basis van die BEO-contracten aangeworven?

Ten tweede, hoeveel jonge werkrachten kregen daarbij een verlenging van hun oorspronkelijk contract en op welke basis wordt bepaald of iemand wel of niet mag blijven?

Ten derde, wat houdt die begeleiding bij het zoeken naar een nieuwe job precies in? Zijn er gegevens over het aantal contractanten dat meteen of een korte tijd na de werkperiode bij De Post een andere job vond?

Ten vierde, wat zijn de toekomstplannen voor het aanwerven van

**11.01 Guido De Padt (VLD):** Selon le SLFP, les contrats d'expérience professionnelle (CEP) poseraient de gros problèmes à La Poste. Ces contrats devraient normalement porter sur l'acquisition d'une expérience de six mois, une formation, une mise au travail à part entière pendant six mois et un accompagnement de six mois dans la recherche d'un nouvel emploi. Dans la réalité, la formation ne représente pas grand-chose et les intéressés doivent pouvoir être mis au travail le plus rapidement possible. Dans le même temps, on suscite chez eux de vains espoirs concernant la prolongation de leur contrat, cependant que l'accompagnement dans la recherche d'un autre emploi laisse à désirer.

Combien de personnes ont été recrutées ces dernières années sur la base d'un contrat CEP? Combien de jeunes travailleurs se sont vu proposer une prolongation de leur contrat et sur quelle base cette prolongation a-t-elle été décidée? Que suppose l'accompagnement dans la recherche d'un nouvel emploi? Combien de jeunes travailleurs ont trouvé un nouvel emploi à l'issue de leur période de travail à La Poste? Ce système va-t-il être

nieuwe werkrachten met dergelijke contracten? Zal dat systeem nog verder uitgebreid of aangepast worden?

Ten vijfde, bestaat er geen mogelijkheid de goed opgeleide jongeren, eventueel na een evaluatie, voort bij De Post te laten werken in plaats van steeds andere postmannen aan te nemen die op hun beurt van de oudere postmannen een opleiding moeten krijgen?

Ten zesde en ten slotte, wanneer een contract ten einde loopt, wordt dat dan steeds vervangen door een nieuwe BEO voor een andere jongere?

**11.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, dat zijn heel specifieke vragen, een beetje zoals bij een schriftelijke vraag. Ik zal proberen zo specifiek mogelijk te antwoorden.

Mijnheer De Padt, wat uw eerste vraag betreft, op dit moment werken er ongeveer 1.650 voltijdse equivalenten met een BEO bij De Post, waarvan 1.500 voltijdse equivalenten in het netwerk van de maildistributie, en 120 in de mailsorting.

Inzake uw tweede vraag, is het nog te vroeg om op die vraag een antwoord te kunnen formuleren daar de eerste periode van 18 maanden pas eind juni 2006 afloopt. De Post bereidt de beoordeling voor afhankelijk van de structurele nood.

Ten derde, inzake de begeleiding bij het zoeken van een nieuwe job voor de beëindiging van een BEO-contract voorziet De Post voor de werknemers in een opleiding en ook in een wedertewerkstellingsprogramma. Zo is erin voorzien dat de betrokkenen in de laatste periode van 6 maanden een of meer opleidingsprogramma's, intern en eventueel extern, doorlopen die hen kunnen helpen bij de voorbereiding van een nieuwe job buiten De Post.

In antwoord op uw vierde vraag wijs ik erop dat het ook hier nog te vroeg is, en wel om dezelfde reden. De periode van 18 maanden loopt immers pas nu af.

In antwoord op uw vijfde vraag merk ik op dat einde mei 2006 De Post een eerste balans van de formule heeft gemaakt en ook heeft bekeken hoe de toepassingsvoorwaarden aan de operationele verplichtingen van De Post kunnen worden aangepast. Er werd in dat verband besloten dat indien zou blijken dat er een structurele nood is aan werkrachten voor een bepaalde functie in een bepaalde regio, er een contract van onbepaalde duur zou kunnen worden gegeven.

De mogelijkheid waarnaar u in uw zesde vraag verwijst, bestaat vandaag.

Ten zevende, indien er een operationele noodzaak toe is kunnen de BEO-contracten of -overeenkomsten die niet worden verlengd effectief door een nieuwe BEO worden vervangen.

**11.03** **Guido De Padt (VLD)**: Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord, waaraan ik niets heb toe te voegen.

étendu ou va-t-il plutôt être adapté? La Poste ne pourrait-elle garder à son service les jeunes dûment formés, éventuellement après une évaluation? Un contrat CEP qui expire est-il toujours remplacé par un autre contrat CEP?

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

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

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

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

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

**12.01** **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de werknemers van De Post in Brussel 8, te Koekelberg, moeten in bijzonder moeilijke werkomstandigheden hun taak vervullen, niet alleen omdat het er bijzonder warm is. Ik hoorde nogal verontrustende antwoorden op de vraag waarom dit niet geremedieerd kan worden met een normale airco-installatie. Er zou namelijk asbest in de muren zitten. Daarom kan er niet met een conventionele vorm van airco of ventilatie gewerkt worden.

Is de huidige situatie, zelfs zonder airco, schadelijk voor de gezondheid van de werknemers? Als men zou overgaan tot het plaatsen van een ventilator of een airco, wat zijn dan de gezondheidsrisico's? Wanneer zal men actie ondernemen? Ik meen dat die situatie per definitie enkel tijdelijk kan zijn. Nu zorgt men onder meer voor extra drankbedelingen. Iedereen voelt aan dat deze situatie op termijn niet houdbaar is. Is dit een superindividueel en geïsoleerd geval of zijn er nog gebouwen van De Post waarvan men weet dat er asbest in werd gebruikt en waarvoor eventueel ingrepen gepland zijn? Kunt u een overzicht bezorgen van de gebouwen waarin asbest gebruikt werd?

**12.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, de bepleistering van de bestellerszaal bevat inderdaad asbestvezels. Het postkantoor Koekelberg beschikt over een kunstmatige verluchttingsinstallatie, met pulsie en extractie. Het is wettelijk verplicht te zorgen voor afdoende ventilatie, ook al is airconditioning niet verplicht. Vorig jaar werd vastgesteld dat de pulsie- en extractiegroep aan vervanging toe is. Die vervanging zal dan ook plaatsvinden. De Post onderstreept echter dat er geen gezondheidsrisico is voor de werknemers.

Ten eerste, de pulsie- en extractiegroep staat in een apart lokaal, dat volgens de asbestinventaris geen asbesthoudende materialen bevat. Ten tweede, De Post bevestigt dat de bepleistering van de bestellerszaal in goede staat verkeert. Ten derde, indien er gewerkt zou moeten worden aan de pulsie- en/of extractiemonden in de bestellerszaal, dan zal De Post uiteraard de nodige veiligheidsmaatregelen nemen.

De Post heeft klaarblijkelijk ook een prijs offerte gevraagd. Een gespecialiseerde firma zal gedurende de volgende weken de werken uitvoeren. De asbestinventaris van het gebouw zal aan de firma overhandigd worden. Verder kan ik u melden dat de interne dienst voor preventie en bescherming op het werk van De Post klimaatmetingen heeft laten uitvoeren, vorig jaar in juni, in de verschillende lokalen. De waarden lagen binnen de reglementaire grenzen. Er is dus duidelijk een bezorgdheid en een bewustzijn van de problematiek.

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

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

Ten slotte, wat uw vierde vraag betreft, De Post beschikt inderdaad over meerdere gebouwen waarvan de asbestinventaris positief is. Zij heeft een asbestinventaris en een beheersplan, dat jaarlijks wordt aangepast om de toestand op te volgen en de wetgeving inzake asbest te eerbiedigen.

Begin 2006 heeft De Post aan zijn milieudienst en ook aan zijn preventiediensten gevraagd om voor het einde van het jaar de volledige toestand van al haar gebouwen te kennen. Beide diensten zijn daarmee dan ook volop bezig op dit ogenblik.

**12.03 Roel Deseyn (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het in bepaalde mate positieve antwoord. Het is goed om vast te stellen dat airco wel mogelijk is.

Het zou ook interessant zijn eens te kijken naar de lijst van de gebouwen waarin asbest werd gebruikt. Ik heb begrepen dat deze werd opgesteld en dat er een balans werd gemaakt van de overschrijdingen. De vraag is of u ons deze lijst kunt bezorgen.

**12.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** In de loop van de volgende dagen wordt nagegaan of die lijst kan worden bezorgd.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**13 Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de duur van een rechtstreekse treinrit Sint-Niklaas - Brussel" (nr. 12145)**

**13 Question de Mme Magda De Meyer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la durée d'un trajet en train direct Sint-Niklaas - Bruxelles" (n° 12145)**

**13.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, eerder dit jaar ondervroeg ik u over een aantal knelpunten in de NMBS-dienstregeling in het Waasland en de Denderstreek. Een van de punten die toen ter discussie kwam, was de ultralange reistijd met de enige rechtstreekse trein Sint-Niklaas-Brussel die over Dendermonde gaat, een traject van 59 kilometer die de treinreizigers dagelijks knarsetandend afleggen omdat de reis 70 minuten duurt. Historici melden me dat diezelfde treinverbinding voor de Tweede Wereldoorlog sneller was. Mensen die het proefondervindelijk hebben uitgeprobeerd, signaleren dat de afstand sneller kan worden afgelegd met een bromfiets. Reizigers op dit traject ijveren eveneens voor hogere frequenties en meer comfortabele rytuigen met voldoende zitplaatsen. Ook andere verbindingen naar Brussel met een overstap via Mechelen of Berchem duren eveneens 70 minuten zodat er geen alternatief bestaat. Onder de 70 minuten kan men niet van Sint-Niklaas naar Brussel sporen, een toch kleine afstand.

Mijnheer de staatssecretaris, een half jaar geleden hebt u laten weten gevoelig te zijn voor het snelheidsargument of het traagheidselement

aux travaux au cours des semaines à venir. L'inventaire relatif à l'amiante sera transmis à la firme en question.

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

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

**12.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État:** Je vais faire examiner la demande.

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

Les voyageurs ne sont pas seulement demandeurs d'une liaison plus rapide, ils réclament

met betrekking tot deze treinverbinding, die terecht de trein der traagheid zou kunnen worden genoemd.

Ik kom tot mijn vragen.

Beweegt er op dit punt iets? Zijn er reeds suggesties om de reisduur van de treinverbinding tussen Waasland en de hoofdstad in te korten? Is er reeds zicht op een mogelijke datum om de bestelde dubbeldektreinen in te zetten? Kan de frequentie van de treinen worden opgevoerd, op zijn minst tijdens de spitsuren?

**13.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw De Meyer, op dit ogenblik bedraagt de reisduur tussen Sint-Niklaas en Brussel-Centraal tussen 1.00 uur en 1.07 uur al naar gelang men rechtstreeks via Mechelen of Antwerpen-Berchem reist. De reiziger uit Sint-Niklaas heeft per uur vier mogelijkheden om naar Brussel te rijden.

Er werd mij meegedeeld dat het op korte termijn niet mogelijk is om de rechtstreekse verbinding in te korten omdat de trein in Dendermonde moet stilhouden om te keren en aansluiting te verzekeren met de L-treinen van Mechelen en Gent-Sint-Pieters.

Een routeplanner op internet geeft voor diezelfde verplaatsing buiten de spits een reisduur van 53 minuten aan. Tijdens de spitsuren moet er uiteraard nog rekening worden gehouden met de vele files naar Brussel. De vergelijkbaarheid blijft dus enigszins intact.

Ik wil u ook nog meegeven dat de personen die dit hele traject proefondervindelijk met de bromfiets hebben afgelegd, daarbij een gemiddelde snelheid moeten hebben gehaald van boven de vijftig kilometer per uur. U weet dat de toegelaten snelheid voor een bromfiets klasse A 25 kilometer per uur is en voor een bromfiets klasse B 45 kilometer per uur.

Zoals ik daarnet heb gezegd, beschikt de reiziger per uur over 4 mogelijkheden om zich naar Brussel te begeven. Tijdens de spits - tussen 07.00 en 08.00 uur - beschikt de reiziger, dankzij aansluitingen met P-treinen, over nog twee bijkomende mogelijkheden met een overstap via Mechelen en Antwerpen-Berchem.

Momenteel rijdt er een piekurtrein met M6-rijtuigen met vertrek vanuit Dendermonde naar Brussel. 's Avonds rijdt vanuit Brussel-Centraal een trein met M6-rijtuigen naar Dendermonde-Sint-Niklaas.

Er is nog geen planning beschikbaar wat betreft de inzet van de volgende nieuwe bestelde dubbeldektreinen.

aussi un plus grand nombre de trains par heure vers Bruxelles et des voitures plus confortables, offrant des places assises en suffisance.

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

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

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

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

Outre les quatre trains par heure en direction de Bruxelles, deux autres trains assurent également la liaison Saint-Nicolas - Bruxelles entre 7 h et 8 h, par le biais d'une correspondance à Malines ou à Anvers-Berchem.

Pendant les heures de pointe, un train à double étage dessert la

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

**13.03 Magda De Meyer** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, er is niet veel replek mogelijk op dat ontkennend antwoord van de staatssecretaris. Ik kan alleen maar betreuren dat voor de vele pendelaars uit het Waasland het alternatief van de trein niet aantrekkelijk is ten opzichte van het alternatief van het wegvervoer. Dat is des te meer jammer in het licht van de overbelasting van de N16, op dit moment al. Die overbelasting zal er alleen maar groter op worden vanaf het moment dat de Kennedy-tunnel niet meer toegankelijk is voor zwaar verkeer.

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Het volgende agendapunt is een serie van zeven vragen van collega Deseyn, waarvan er ondertussen vier zijn omgevormd tot een schriftelijke vraag.

**13.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens**: Dat is sympathiek.

**13.05 Roel Deseyn** (CD&V): (...)

**13.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens**: Ik maakte mij zorgen, mijnheer Deseyn, over wat er plots met u was gebeurd.

De **voorzitter**: Voor alle duidelijkheid, de vragen in de punten 17, 20, 22 en 23 van de agenda, worden omgevormd tot een schriftelijke vraag.

**13.07 Roel Deseyn** (CD&V): Misschien is dat wel omdat we er zolang over doen om van Kortrijk tot hier te komen, namelijk 20 minuten langer dan 60 jaar geleden, mijnheer de staatssecretaris. Als dat het pleidooi van mevrouw De Meyer kracht kan bijzetten, dan kunt u dat in één globale beweging onderzoeken.

**13.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens**: Ik vreesde dat uw parlementaire medewerker onvoldoende werk had vandaag.

**13.09 Roel Deseyn** (CD&V): Daar ben ik helemaal niet voor bevreesd.

**13.10 Staatssecretaris Bruno Tuybens**: Daarom zei ik: "Ik vreesde".

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

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

**14.01 Roel Deseyn** (CD&V): Ik wil hier toch eens dieper ingaan op de mogelijke beursgang van De Post. Een aantal mensen signaleren ons de mogelijkheid en de hoge mate van realiteit die aan een dergelijk scenario gekoppeld is.

Daarom heb ik heel concreet volgende vragen.

Zijn er in een recent verleden reeds gesprekken gevoerd tussen De Post en de partners? Zo ja, welke pistes en welke timing zijn daarbij aan bod gekomen?

Heeft men de voor- en nadelen van een beursgang afgewogen?

Heeft men een tijdsplan uitgestippeld voor de voorbereiding? Zo ja, in welke fase zit men momenteel?

Wat is de houding van de regering en van u persoonlijk, mijnheer de staatssecretaris, ten opzichte van een mogelijke beursgang?

**14.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Mijnheer de voorzitter, het is een korte vraag waarop een kort antwoord volgt.

Er zijn geen recente gesprekken over een beursgang geweest. Zoals bij het sluiten van het partnerschap is vermeld, voorziet het partnerschapsovereenkomst, net als bij Belgacom het geval was in 1994, een mogelijkheid tot beursintroductie voor 25% na drie jaar, dus in 2009.

Een beursgang en zelfs mogelijke gesprekken over mogelijke voor- en nadelen zijn nu zeer voorbarig, op zijn zachtst gezegd.

**14.03 Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, als men zegt dat het zeer voorbarig is, dan moeten wij bijzonder alert zijn. Daarom vraag ik u om de commissie in de lichten zodra plannen in die richting enigszins politiek kunnen bekend gemaakt worden of zodra er opties overwogen worden.

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

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

**14.03 Roel Deseyn** (CD&V): Il n'empêche que nous devons être extrêmement vigilants. La commission pourra-t-elle être informée dès qu'une introduction en bourse serait envisagée ?

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

**15.01 Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het is goed dat wij op gezette tijdstippen bepaalde zaken in herinnering brengen of er een evaluatie van maken.

Na lectuur van uw website wil ik een zaak aanbrengen waarvoor ik altijd veel aandacht heb gehad in de parlementaire activiteiten, met name de sociale rol van de postbode, te meer daar het hier gaat om een uitdrukkelijk engagement van deze regering, ingeschreven in het regeerakkoord. Hoewel u bij de aanvang van de regering er nog geen deel van uitmaakte, maakt u op uw website een punt van de sociale rol van de postbode en dat siert u. U spreekt over de 50-plussers die

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

een kwartiertje recuperatietijd zouden krijgen om een babbeltje te slaan of een kopje koffie te drinken. U zegt zelf dat het jammer zou zijn mocht de belangrijke sociale rol van de postbode over het hoofd worden gezien. In dat verband heb ik het niet over de parallelle discours die gevoerd zijn over het jenevertje, maar werkelijk heel concreet over de invulling van de sociale rol van de postbode.

Welke maatregelen werden hiervoor reeds doorgevoerd sinds uw intentieverklaring? De intenties moeten op een gegeven moment – en ik denk dat de tijd er rijp voor is – harde realiteit worden.

Welke maatregelen worden er overwogen, met welke timing?

Zijn er ook nieuwe maatregelen, sinds die intentieverklaring, voor de 50-plussers die fungeren als loketbedienden in de sorteercentra? Er werd altijd gewerkt met het beeld van de "uitreikers" voor ogen. Wilt u ook voor de algemene categorie van 50-plussers een zekere arbeidsheroriëntatie doorvoeren?

Hoe verloopt het overleg tussen De Post en de vakbonden dienaangaande? Wordt daar creatief over nagedacht? Worden er scenario's getoetst en besproken?

Ten slotte, die maatregelen hebben natuurlijk een zeker prijskaartje. Bent u bereid om extra geld op tafel te leggen voor die maatregelen, en zo ja, in welke orde van grootte?

**15.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, eerst wil ik verwijzen naar mijn antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 784, waarin ik ook al uitvoerig heb geantwoord.

Op basis van de door mij geformuleerde suggesties in verband met materiaal voor 50-plussers bij De Post, werd er herhaaldelijk specifiek overleg gepleegd tussen de directie van De Post en de syndicale vertegenwoordiging. Daaruit is gebleken dat de vakbonden er de voorkeur aan geven om de gesprekken in een ruimer kader te plaatsen. Dat geldt zowel voor de eindeloopbaanproblematiek als voor de aanmoediging van deeltijds werk. De Post heeft op basis van een bevraging nagegaan welke formules voor de personeelsleden de grootste aantrekkingskracht hebben.

In september wenst De Post van start te gaan met testprojecten rond de zogenaamde self managed teams. Binnen die teams wordt het werk georganiseerd door de leden van het team zelf. Daarbij kan dan rekening gehouden worden met de specifieke situatie van elk uitreikingskantoor, de leeftijd van de postbodes, enzovoort.

Zo kunnen, als dit aangewezen is binnen het team, bijvoorbeeld oudere of minder mobiele postbodes worden belast met lichtere taken door hen te laten focussen op het sociale aspect van de job. De concrete invulling wordt overgelaten aan dat team.

Ten slotte iets wat u weet en waarin wij het eens zijn met elkaar: de sociale rol is inherent aan de job van postbode, zoals dat bij een verkoper ook het geval is.

aux clients ou boire une tasse de café avec eux.

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

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

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

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

à son travail.

**15.03 Roel Deseyn (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, nog drie elementen.

Als u spreekt over formules met de grootste aantrekkingskracht voor het personeel, is dat wel nobel op zich. Het doel bij deze operatie is echter het laten vervullen van de sociale rol ten aanzien van het cliënteel van de post, dus de mensen waar men dagelijks passeert. Laten we die twee zaken niet verwarren.

Uit de dialogen die daarover worden gevoerd, vang ik nogal wat echo's op dat deze gesprekken ook niet bijzonder goed opschieten, eufemistisch uitgedrukt. Zowel voor het luik inzake de klant als dat inzake de postbode zouden er wat meer inspanningen moeten gebeuren.

Als men dan ten slotte zegt binnenkort te beschikken over de nieuwe methodiek van de self managementteams, denk ik dat men bij aanvang beter een kader of minimale conventie rond dit thema binnen De Post ontwikkelt. Zo krijgt men geen te grote discrepanties tussen verschillende teams waarbij sommige wel een zekere gevoeligheid kennen maar andere bij dit aspect wat minder lang stilstaan, erover nadenken of er niet gevoelig voor zijn.

Ik vraag een basisoriëntatie om aan de self managementteams mee te geven, zodat zij dit tot hun bezorgheid maken en dit ook tonen. U weet van het voorbeeld uit Denemarken hoeveel evaluaties en grafieken dergelijk team als output kan leveren, als het echt in handen van self management is. Vandaar dat dit ook een van de objectief te meten parameters van het team zou moeten zijn.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**16 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de consultancykosten bij De Post" (nr. 12165)**  
**16 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les frais de consultance à La Poste" (n° 12165)**

**16.01 Roel Deseyn (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, ik wil even verwijzen naar een schriftelijke vraag over die consultancykosten. Er werd toen voor 2004 een bedrag van ongeveer 24 miljoen euro vermeld. Ik heb in het antwoord gezien dat die bedragen enorm fluctueren. Men kan eigenlijk om het even welk verhaal ophangen overeenkomstig het jaar waarvan de cijfers worden gepresenteerd.

Ik had graag de consultancykosten gekend voor het jaar 2005. Het is vreemd dat men extra kosten genereert doordat bepaalde personeelsleden - ik denk bijvoorbeeld aan de heer Holsters die enkele maanden geleden op pensioen werden gesteld - wel via consultancyopdrachten worden verloned. Ik wil die politiek niet meteen afkeuren maar het roept op zijn minst wel wat vragen op.

Hoeveel bedragen de totale consultancykosten voor het jaar 2005? Kunt u eventueel een uitsplitsing maken naar IT-projecten, processtrategie, human resources, organisaties en operaties?

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

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

J'ai appris que l'un des consultants auxquels La Poste a fait appel ne serait autre que M. Holsters, celui-là même qui avait démissionné du

Wat is de motivering achter het op pensioen stellen van personeel om ze dan nu als consultant opnieuw in te huren? Met welke bedragen gaat dit gepaard? Zijn er nog andere mensen die na hun pensioen aan de slag zijn gegaan als consultant bij De Post?

comité de direction il y a quelques mois pour partir à la retraite. Pourquoi admet-on quelqu'un à la retraite pour le réengager ensuite comme consultant ? D'autres personnes admises à la retraite travaillent-elles comme consultant à La Poste?

**16.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, in het jaarverslag 2005, dat De Post vorige week heeft gepubliceerd, hebt u de kosten kunnen terugvinden voor consultancy. De stijging van de kosten wordt onder meer verklaard door meer dan verwachte kosten voor IT-experts. Dit wordt verklaard door het feit dat De Post haar initiële plannen om bijvoorbeeld expertise inzake informatica te "insourcen", heeft moeten bijstellen rekening houdend met het feit dat voor deze functies opnieuw een krapte heerst op de arbeidsmarkt. Bovendien hebben in 2005 zoals u weet de partnershipgesprekken plaatsgevonden.

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

U vraagt naar de percentages van de onderscheiden posten. Het is zo dat het grootste gedeelte naar organisatie en operaties inzake IT-experts gaat en in mindere mate naar andere als naar strategie. Voor HR en procesreorganisatie is dat aandeel beperkt.

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

De heer Holsters, waar u naar vraagt, is inderdaad met ingang van 1 april 2006 met pensioen gegaan. De heer Holsters heeft een jarenlange ervaring op het vlak van bankverzekeringen. Vandaar dat De Post de heer Holsters gevraagd heeft om voorzitter te blijven van de raad van bestuur van de Bank van De Post. Het mandaat van voorzitter en bestuurder hierin is onbezoldigd. Daarnaast, gelet op de wenselijkheid om een goede kennisoverdracht te realiseren tussen de heer Holsters en zijn opvolger in het directiecomité, heeft de gedelegeerd bestuurder van De Post de heer Holsters gevraagd om gedurende een overgangsperiode van maximum een jaar beschikbaar te zijn voor specifieke strategische adviezen op het vlak van financiële bancaire diensten. Hiervoor krijgt hij een gewone marktconforme vergoeding op basis van de geleverde prestaties.

Wat uw vierde vraag betreft, namelijk of er nog andere mensen na hun pensioen aan de slag zijn gegaan als consultant, kan ik u melden dat De Post mij heeft aangegeven dat er geen andere dergelijke gevallen zijn. Het gaat hier om de zeer specifieke vakervaring van de heer Holsters, waardoor De Post tot dit verzoek is gekomen.

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

**16.03** **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het is net zoals in de discussie over offshore projecten, ook qua consultancy. Het zou goed zijn dat we daarover op tijd en stond eens deftig worden voorgelicht, over wat precies in dergelijke opdrachten vervat zit. Het is toch wel goed de politiek in deze te kennen. Als ik even een regeringsbron uit 2004 mag citeren, niemand minder dan toenmalig minister Johan Vande Lanotte, toen wij de cijfers voor 2003 bespraken die een derde tot de helft lager lagen dan de huidige cijfers: "Het niveau van de consultinguitgaven is evenwel nog te hoog. Indien het management goed is, mag men een dergelijk niveau van consultancyuitgaven niet meer aanhouden". U begrijpt dus dat daarrond terecht nog wat vragen kunnen worden gesteld. We zien het budget enorm exploderen en het is dan ook goed dat we weten welke

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

opdrachten precies gedekt worden en waarom deze expertise niet in huis zou kunnen gevonden worden.

**16.04** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik verwijs in dat verband naar de expertise, dus naar het feit dat De Post haar initiële plannen om bijvoorbeeld de expertise inzake informatica te insourcen, heeft moeten bijstellen. Dat is eigenlijk de reden voor de meerkost, omdat er gewoon een heel grote krapte bestaat op de arbeidsmarkt voor deze specifieke functies.

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

**16.05** **Roel Deseyn** (CD&V): Als ik de tabel zie, geleverd als antwoord op de schriftelijke vraag, stel ik voor IT eigenlijk een afname vast. Voor andere departementen, veel onder de vorm "andere", kunnen wij er ons weinig bij voorstellen. Ik wil bepaalde zaken niet a priori veroordelen, maar uit gezonde politieke nieuwsgierigheid om de zaak op te volgen zou het goed zijn om, zeker wat de post "andere" betreft, een lijst te krijgen van de projecten bij De Post die moeten ondersteund worden met consultancyopdrachten.

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

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

#### **17** **Samengevoegde vragen van**

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

- de heer **Dylan Casaer** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de voorziene staking tijdens het festival Rock Werchter" (nr. 12183)

#### **17** **Questions jointes de**

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

- M. **Dylan Casaer** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la grève des trains prévue au cours du festival Rock Werchter" (n° 12183)

**17.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, donderdag aanstaande gaat het festival Rock Werchter van start. Duizenden jongeren zullen donderdagmorgen hun jaarlijkse trip, voor sommigen een "bedevaart" richting festivalweide afleggen. De organisatie en de gemeentebesturen van Haacht en Rotselaar hopen dat zoveel mogelijk jongeren met het openbaar vervoer naar Werchter afzakken. Daartoe heeft de organisatie een overeenkomst afgesloten met de NMBS. Alhoewel niet opgenomen in mijn schriftelijke vragen, zou ik u graag over dit specifiek punt ook een vraag stellen. De organisatie betaalt hiervoor zo'n 130.000 euro aan de NMBS. Vraag is wat daar tegenover staat. De concertgangers mogen gratis de trein gebruiken. Worden er ook extra rijtuigen ingezet?

Een tweede element heeft betrekking op de potentiële vakbondsactie, geen staking maar een stiptheidsactie. Dit zou voor heel wat leed kunnen zorgen bij de festivalgangers. Ondertussen is op het internet een petitie gestart waarin festivalgangers hun ongenoegen kunnen uiten net zoals drie jaar geleden het geval was. Ondertussen werden

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

reeds 6.671 handtekeningen verzameld, hetgeen erop wijst dat de jongeren wel degelijk ongerust zijn. Het ziet ernaar uit dat het een actie is van een kleine groep en de grote vakbonden niet zullen deelnemen aan de actie. Het valt ook nog af te wachten wat de stiptheidsactie voor gevolgen zal hebben op de treinen richting festival.

Mijnheer de staatssecretaris, het zou goed zijn mocht u hierover meer duidelijkheid kunnen geven. Vermits het om een all in-ticket gaat en het lang nog niet september is, kan er van een compensatie – een verwijzing naar de volgende vraag – wellicht nog geen sprake zijn. De organisatie heeft evenwel 130.000 euro betaald aan de NMBS. Mogelijks rijden er minder of geen treinen. Zou dit een reden voor compensatie kunnen zijn?

**17.02 Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik zal heel kort zijn. De problematiek is dezelfde. Er zijn inderdaad bepaalde berichten dat één niet-erkende vakbond, zoals dat heet, bepaalde acties zou voeren. Wat is de impact daarvan volgens de NMBS? Hebben zij er al zicht op of het treinverkeer in het algemeen en specifiek richting Werchter daardoor verstoord zou kunnen worden?

Ten tweede, is er al overleg geweest, bijvoorbeeld met De Lijn, om indien er daardoor problemen zouden ontstaan voor het treinverkeer, alternatieven te voorzien voor de treinreizigers? Ik weet dat drie jaar geleden vanuit Leuven bepaalde extra verbindingen van De Lijn werden ingezet.

Mijn derde vraag heeft betrekking op de compensatie voor mensen die nu reeds een ticket zouden gekocht hebben.

**17.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Het Autonoom Syndicaat van Treinbestuurders heeft effectief aangekondigd dat het vanaf 29 juni eerstkomend een stiptheidsstaking wil houden. Dat houdt in dat het betrokken personeel op zijn post zou moeten zijn, maar dat het zijn taak zal uitvoeren onder strikte inachtneming van alle voorschriften en procedures. In principe gaat het dus niet om een werkonderbreking waarbij de bedienden het werk echt neerleggen.

De organisatie is binnen de NMBS-groep niet erkend als vakbond. Beide binnen de groep erkende vakbonden die zitting hebben in de verschillende paritaire organen en dus de bevoegde gesprekspartners zijn voor het management van de groep, eisen op dit ogenblik de actie niet op en roepen hun leden ook niet op om deel te nemen.

Volgens de informatie, mij verstrekt door de NMBS, zal de aangekondigde actie van het Autonoom Syndicaat van Treinbestuurders onder die omstandigheden dus geen afschaffing van treinen tot gevolg mogen hebben. Het spreekt voor zich dat onder die omstandigheden de NMBS op voorhand geen alternatief voor het vervoer van de reizigers kan plannen, ook al zullen vanwege het bijkomend aantal reizigers naar Rock Werchter naar alle waarschijnlijkheid wel bijkomende treinstellen gepland worden. In de veronderstelling dat er toch treinen zouden worden afgeschaft, zullen ongeacht de reden hiervan de gebruikelijke maatregelen in real time worden getroffen om de reizigers in staat te stellen hun reis voort te

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

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

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

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

zetten: overstappen op andere treinen, beroep op autobussen of taxi's enzovoort.

Tot hier mijn antwoord.

**17.04 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, wij hopen natuurlijk dat er geen treinen zullen afgeschaft worden. Ik heb echter toch het ongemakkelijk gevoel dat er wel wat nadelige gevolgen te verwachten zijn. U brengt daaromtrent niet onmiddellijk duidelijkheid, wat ook begrijpelijk is want u kunt nu reeds moeilijk inschatten wat de concrete effecten zullen zijn

U zegt dat "naar alle waarschijnlijkheid" extra treinen zullen worden ingelegd. Ik vraag mij het volgende af. De NMBS sponsort bepaalde evenementen. Hier lijkt het wel alsof het evenement de spoorwegen sponsort. Als zij een dergelijk budget uittrekken om aan de NMBS over te maken en er niet eens zeker extra treinen worden ingelegd voor de duizenden festivalgangers, dan stel ik mij daarbij toch wel enigszins vragen.

**17.05 Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik hoop dat de hinder voor de reizigers en dan specifiek de reizigers richting Werchter, tot een minimum zal kunnen beperkt worden. Ik ga ervan uit en reken erop dat de NMBS en u, mijnheer de staatssecretaris, daarvoor het nodige zullen doen.

**17.04 Jef Van den Bergh** (CD&V): Le secrétaire d'État n'a pas précisé si l'on peut s'attendre à des problèmes.

L'apport financier considérable consenti par l'organisateur du festival ne justifie-t-il pas la mise en circulation de trains supplémentaires?

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

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

**18.01 Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een korte, regionale vraag. In de gemeente Haaltert is er een tekort aan parkeerplaatsen aan het station. Dat probleem is uiteraard niet beperkt tot Haaltert, maar komt ook in andere gemeenten voor. Aquafin is momenteel bezig met werken aan de collectoren en de riolering. In de nabije toekomst start nog een aantal werken, waardoor de normale parkeerplaatsen langs de rijbaan tijdelijk zullen verdwijnen.

De waarnemend burgemeester, iemand met een bijzondere reputatie - ik weet wel dat u zich daarover niet uitspreekt -, heeft in de gemeente nogal wat onroerend goed in eigendom. Hij had er niet beter op gevonden dan zelf met een ad-hocoplossing te komen en parkeerplaatsen ter beschikking te stellen op een van zijn eigen nabijgelegen terreinen. Helaas bleken die parkeerplaatsen daar niet vergund te zijn. Daarom is het probleem nog niet opgelost.

Mijnheer de staatssecretaris, hoeveel parkeerplaatsen zijn op dit ogenblik op het NMBS-terrein in Haaltert beschikbaar? Hoeveel fietsenstallingen zijn er? Kan er een tijdelijke oplossing, tijdens de duurtijd van de werken, worden gevonden? Is er op langere termijn

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

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

een structurele oplossing mogelijk?

durant les travaux réalisés par Aquafin? Réfléchit-on à une solution structurelle?

**18.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, volgens de mij verstrekte informatie zijn in de onmiddellijke stationsomgeving ongeveer 250 langparkeerplaatsen. Tevens zijn er 90 overdekte fietsparkeerplaatsen beschikbaar. De parking aan het station in Haaltert is ingelijfd in de kleine wegenis. Dat wil zeggen dat de gemeente Haaltert belast is met het onderhoud en het beheer van de parking.

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

De bevoegde diensten binnen de NMBS-groep werden niet op de hoogte gebracht van de maatregelen die de gemeente neemt naar aanleiding van de Aquafin-werken.

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

Ten slotte, in het kader van het Gewestelijk Express Netwerk of GEN zal door de NMBS-groep een beleid worden bepaald voor de parkings in de GEN-stations. De NMBS-groep heeft dat op dit ogenblik nog niet gedaan.

**18.03** **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

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

Ik begrijp het volkomen dat men niet zomaar een oplossing uit de mouw kan schudden. Het zou misschien goed zijn indien de NMBS op langere termijn, het weze in het kader van het GEN of in het algemeen en misschien samen met de gemeente, naar een duurzame oplossing zou zoeken om zodoende een oplossing te vinden voor de bestaande nood aan parkeerplaatsen.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

#### **19** **Samengevoegde vragen van**

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

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

#### **19** **Questions jointes de**

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

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

**19.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, de discussie werd enkele weken geleden nog gevoerd naar aanleiding van incidenten met de treinen in Denderleeuw, richting Gent. Ook toen hadden wij het over de compensatieregeling. Een week later is uiteindelijk de regeling bekendgemaakt, die zou ingaan vanaf september. Er rijst toch nog een aantal vragen over wat de impact daarvan zal zijn.

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

Ik meen dat het symbolisch een belangrijke stap is, omdat de NMBS op die manier toch een duidelijke klantgerichtheid te kennen geeft. Alleen is het nog maar de vraag of het wel meer is dan een symbool.

J'aurais aimé que le secrétaire d'État me fournisse un aperçu des

Vandaar dat wij toch graag de reële impact zouden willen kunnen inschatten van die maatregel. Een concreet voorbeeld zou daarbij kunnen helpen. Daarom heb ik u gevraagd, mijnheer de staatssecretaris, voor de periode van 1 juli 2005 tot 31 december 2005, zijnde het tweede semester van vorig jaar, bij wijze van voorbeeld een overzicht te geven van de vertragingen van meer dan een kwartier tijdens de werkdagen op de piekuren op de verbindingen Antwerpen-Brussel, enerzijds, en Brussel-Antwerpen, anderzijds.

Zo mogelijk krijg ik graag zo'n overzicht ook voor de verbindingen Brussel-Oostende en Oostende-Brussel, kwestie om voor die drukke lijnen toch enigszins te kunnen inschatten hoeveel keer de limiet van een kwartier vertraging werd overschreden tijdens een semester.

Ook had ik graag voor die lijnen een overzicht van het aantal vertragingen van 2 uur in diezelfde periode.

Ik heb nog een tweede vraag, naar de concrete modaliteiten. Geldt de regeling voor vertragingen van een kwartier enkel op rechtstreekse verbindingen? Of geldt ze ook – vanuit het oogpunt van de klanten, zeg maar – op verbindingen waarvoor een overstap nodig is? Ik verklaar mij nader, uit persoonlijke ervaring. Ik kan een rechtstreekse trein nemen van bij mij thuis tot in Brussel, maar ik kan evengoed een trein nemen met een overstap in Berchem. Die overstap in Berchem is echter bijzonder nipt. Als ik die overstap mis, heb ik sowieso een kwartier vertraging, als het niet meer is. Komen dergelijke verbindingen in aanmerking als één geheel? Of gaat het om rit per rit, van station tot station, met of zonder de overstap?

Ik kom tot mijn derde vraag. Hoe worden de betwistingen tussen de NMBS en de reiziger afgehandeld? Wie hakt de knoop door? Hoe zal het concreet verlopen? Dit is dus veeleer een vraag naar de praktische uitwerking van de compensatieregeling. Er werd ook vermeld dat de compensatieregeling niet zou gelden indien het zou gaan om aangekondigde werkzaamheden. Het zou goed zijn als u daarover wat meer duidelijkheid zou kunnen geven.

Een bijkomende vraag is: wat gebeurt er met de afgeschafte treinen? Wij weten al dat afgeschafte treinen niet in aanmerking komen voor de statistieken qua stiptheid. Ik veronderstel dat ze voor de compensatieregeling wel in aanmerking zullen komen. Het is aan u om dat te bevestigen.

Ik kom tot mijn vierde vraag. De regeling lijkt mij minimaal, ook al omdat de reiziger heel wat werk zal hebben alvorens hij een eventuele compensatie van 10 procent van de kostprijs zal kunnen krijgen. Is de administratieve overlast voor de cliënt, vooraleer hij voor een dergelijke compensatie in aanmerking kan komen, niet te groot? Zou dit niet op een meer eenvoudige en meer cliëntgerichte manier kunnen gebeuren?

Tot slot, wie zal de vergoeding binnen de NMBS financieren: de Holding, Infrabel of de transportmaatschappij? Het meest logische is de transportmaatschappij, maar wat gebeurt er op het ogenblik dat de oorzaak van de vertraging bij Infrabel ligt, bijvoorbeeld door problemen met de infrastructuur?

retards sur les lignes Anvers-Bruxelles et Ostende-Bruxelles pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> juillet et le 31 décembre 2005. Le système des compensations sera-t-il uniquement d'application pour les retards enregistrés sur des liaisons directes ou les liaisons avec une correspondance seront-elles également prises en considération?

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

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

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

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

Zoals ik in mijn inleiding al zei, is het symbolisch wel een belangrijke stap, maar het is toch wel frappant dat men stelt dat de kosten voor de NMBS op 1 à 2 miljoen euro worden geschat, terwijl het bedrag aan compensaties op 200.000 à 300.000 euro wordt geraamd, voor 80.000 tot 100.000 reizigers, die volgens schattingen hiervoor in aanmerking zouden komen. Dat betekent dus dat voor elk van die reizigers ongeveer in twee à drie euro wordt voorzien. Aangezien het minimumbedrag 2,5 euro is, zullen er veel bedragen van 2,5 euro uitgekeerd worden, denk ik.

Dat roept toch bepaalde vragen bij mij op. Het gaat over een investering van 2 miljoen euro, waarbij de reizigers 2,5 euro zouden terugkrijgen als compensatie voor hun vertragingen. Als dit nu de grote compensatieregeling is, dan heb ik daar toch vragen bij.

Ik heb nog een detailvraagje in verband met de concrete uitwerking. Wanneer we spreken over vijftientig vertragingen van meer dan een kwartier per semester, bepaalt de reiziger dan zelf welke zes maanden hiervoor in aanmerking komen? Of gaat dat specifiek over het eerste en tweede semester van een jaar? Dat is nog een kleine aanvullende vraag.

**19.02 David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'article 47 du contrat de gestion prévoit qu'une compensation doit être accordée aux voyageurs victimes de retards fréquents de plus de 15 minutes sur une ligne – la fréquence étant évaluée sur base annuelle – ou d'un retard supérieur à 120 minutes. Le médiateur de la SNCB avait stigmatisé, dans son dernier rapport, l'absence de mise en place d'un quelconque mécanisme. Nous sommes maintenant rassurés puisqu'on nous a annoncé que ce système de compensations sera mis en place dès le mois de septembre.

Ce mécanisme nous semble toutefois très insuffisant parce qu'il prévoit des conditions trop restrictives et des barèmes d'indemnisation particulièrement bas. En cas de retard ponctuel d'au moins 2 heures, une compensation équivalente à 50% du prix du trajet est proposée. Cette norme est nettement moins favorable que celle qui est d'application aux Pays-Bas puisque là, un remboursement de 50% est prévu à partir de 30 minutes de retard. Comme le relève Test-Achats, cette norme est excessive. Il n'est pas sérieux de fixer un seuil de retard à 2 heures alors que la très grande majorité des trajets en Belgique sont inférieurs à 60 minutes. Il me semble que dans le cas d'un retard de 2 heures, 100% du billet devraient être remboursés.

Le retard fréquent est, quant à lui, défini comme un retard de 15 minutes au moins 25 fois sur un semestre sur la même ligne, ce qui, vous le reconnaîtrez, n'est pas très contraignant. Le montant d'indemnisation prévu est, lui, tout à fait symbolique puisqu'il s'élève à 10% du prix du trajet. Test-Achats relève qu'il n'est pas réaliste de contraindre les voyageurs à tenir une comptabilité précise de la durée des retards subis pendant six mois. Il aurait été préférable de prévoir une indemnisation automatique par ligne sur base des abonnements. Le niveau de compensation est très insuffisant et ne nous semble pas de nature à contraindre la SNCB à plus de ponctualité. Test-Achats plaide pour des compensations de 25% en cas de retard de 15 à 30 minutes et de 50% pour les retards de plus de 30 minutes, ce qui

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

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

nous semble plus proportionnel aux durées moyennes des trajets dans notre pays et qui est aussi un réel incitant pour la SNCB pour qu'elle veille à la ponctualité des trains.

De plus, certaines situations sont exclues du mécanisme d'indemnisation: les retards prévus et annoncés, les retards qui incombent aux défaillances d'autres sociétés de transport et les cas de force majeure.

Nous considérons que ce système, dans sa mouture actuelle, est insuffisant.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles sont les raisons pour lesquelles le régime de compensations est assorti de conditions aussi restrictives et de barèmes d'indemnisation aussi bas?

Ne serait-il pas judicieux de revoir ce système de manière plus généreuse pour les usagers afin que la SNCB soit incitée à davantage de ponctualité et à accroître ainsi la confiance et la satisfaction des usagers?

Ne serait-il pas judicieux d'assouplir les formalités d'indemnisation, par exemple en distribuant directement des bons-valeur dans les trains ou encore en donnant directement un bonus aux abonnés?

**19.03** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer Lavaux, u hebt het aangehaald, er zijn inderdaad twee categorieën van te compenseren vertragingen. Het principe om de reiziger een compensatie toe te kennen in geval van frequente vertragingen, is een primeur in Europa. Wij mogen daarop ook fier zijn. Het probleem is daar uiteraard de feasibility, de uitvoerbaarheid. Dat is uiteraard niet eenvoudig. Wij hebben daar geen gebruik kunnen maken van de ervaringen van andere landen. Het is wel degelijk een primeur.

Het systeem vertrekt van het artikel in het beheerscontract, ontwikkeld door de NMBS-vervoersmaatschappij en aan de voogdijoverheid voorgelegd voor advies. Ik ben op het voorstel van de NMBS ingegaan mits een kleine aanpassing waarbij voor de beide gevallen van soorten van vertraging de klant die een dossier indient, dat aanvaard wordt, toch steeds een minimumcompensatie van 2,5 euro zou ontvangen. In sommige gevallen zou de compensatie immers lager zijn dan 2,5 euro.

De maatregel werd door de NMBS ook voor advies voorgelegd aan de ombudsman en aan het raadgevend comité van de Gebruikers. De ombudsman heeft ondertussen in de pers verklaard blij te zijn met het principe van de compensatieregeling.

Voor de bepaling van een vertraging wordt steeds gekeken naar het standpunt van de klant, namelijk op de totale treinreis die hij aflegt. De vertraging is het verschil tussen de vooropgestelde reistijd voor zijn traject, volgens de officiële dienstregeling van de NMBS en zijn werkelijke reistijd. De klant heeft dus ook recht op compensatie indien hij door vertraging van zijn eerste trein zijn aansluiting mist die hem stipt ter bestemming zou hebben gebracht. Uiteraard dient de klant wel in zijn overstapstation de eerstvolgende trein te nemen naar zijn bestemmingsstation.

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

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

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

De vertraging wordt steeds geregistreerd bij aankomst van de trein in het Belgische bestemmingsstation van de klant. Vroeger werden alle treinen manueel geregistreerd. Nu gebeuren de metingen steeds meer elektronisch.

De compensatie wordt door de operator NMBS toegekend en gedragen, ook wanneer desgevallend een fout zou zijn opgetreden bij de infrastructuur. De vergoedingen waarin voorzien is, zijn een percentage van de kostprijs van een ticket, dus ofwel 10% bij frequente of 50% bij vertraging van meer dan twee uur.

Indien u stelt dat de vergoedingen aan de lage kant zijn, ligt dat dus voor een deel aan de lage kosten van het treinvervoer in België. De percentages die worden gebruikt, zijn analoog met wat elders in Europa gebruikelijk is.

Ik wil daar nog aan toevoegen op de vraag van de voorzitter dat het niet gaat om twee kalendersemesters, maar om periodes van 1 september tot 28 februari en van 1 maart tot einde augustus. Zeer bewust zijn het niet de kalendersemesters, want anders zou de winter in twee worden gehakt en dat zou ten nadele komen van de reizigers die wegens winterprikken niet aan die 25 vertragingen zouden komen.

En ce qui concerne les questions additionnelles de M. Lavaux, je peux répondre ceci.

Une évaluation du système actuel est prévue dans le courant de l'année 2007. À ce moment-là, nous pourrions voir si la méthode de travail ou les pourcentages utilisés ne doivent pas être changés.

L'idée de distribuer des bons de valeur dans le train en cas d'incident a été étudiée lors de la mise au point du système actuel. Cette option n'a pas été retenue car elle implique que les accompagnateurs de train aient sur eux des valeurs importantes, naturellement pas en espèces. Néanmoins, le bon de valeur, comme son nom l'indique, a également une valeur économique. Or, la société actuelle tend à éviter que les personnes circulent avec des montants importants. En conséquence, le fait que cette option n'ait pas été retenue me semble tout à fait logique.

**19.04 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

U hebt mij niet het gevoel ontnomen dat het meer een symbolische dan wel een inhoudsvolle maatregel is.

Zo blijft de vaststelling overeind dat men effectief over een vaste periode, vaste semesters spreekt. Men zal maar de pech hebben dat men regelmatig vertragingen hebt tijdens een periode waarin net die scheidingslijn valt. Anderzijds maak ik mij niet veel illusies over het feit dat veel reizigers een boekhouding van de vertragingen zullen bijhouden, behalve dan enkelen die er echt op uit zijn. Mij lijkt het veeleer een vrij duur symbool, waaraan de reiziger uiteindelijk niet veel zal hebben. Ik vraag mij af of men niet beter op een automatische manier compensaties zou geven bij ernstige incidenten, zoals in Denderleeuw twee weken geleden.

est peu élevé parce que le coût du transport ferroviaire est peu élevé en Belgique.

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

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

**19.04 Jef Van den Bergh (CD&V):** Je ne peux me défaire de l'impression que cette mesure est plus symbolique que d'une portée réellement pratique. Lorsqu'on travaille avec un système de semestres fixes, on peut être malencontreusement confronté à des retards qui surviennent pendant la période intermédiaire. Au demeurant, peu de voyageurs tiennent une comptabilité des retards dont ils pâtissent. Il s'agit donc en l'occurrence d'une mesure symbolique fort onéreuse pour la SNCB puisqu'elle lui coûtera 2 millions EUR et dont les

Ik heb nog een vraagje. U hebt geen antwoord gegeven op mijn eerste vraag naar concrete voorbeelden over de lijnen Antwerpen-Brussel en Gent-Brussel. Aangezien de vertragsregistratie steeds vaker automatisch verloopt, kan het toch niet zo moeilijk zijn om daar snel een overzicht van de statistieken te geven. Kunt u dergelijke concrete voorbeelden ter beschikking stellen?

voyageurs victimes du manque de ponctualité de la SNCB ne retireront guère d'avantage. Il serait préférable de donner à ceux-ci des compensations directes et tangibles en cas de problème sérieux comme à Denderleeuw, il y a deux semaines.

Le secrétaire d'État n'a pas répondu à ma question concernant les retards sur les lignes Anvers-Bruxelles et Gand-Bruxelles. Pourquoi serait-il impossible de fournir des statistiques à ce sujet puisque l'enregistrement des retards se fait de plus en plus automatiquement.

**19.05 David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, comme vous l'avez dit, les compensations sont symboliques. En outre, les procédures sont très lourdes.

Je compte sur l'évaluation qui aura lieu en 2007 et qui, selon moi, démontrera clairement que les clients ne feront pas appel à ce régime de compensations. Ils seront découragés par la lourdeur de la procédure et par le fait de tenir une comptabilité pour, au bout du compte, obtenir des montants dérisoires.

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

**19.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Mijnheer de voorzitter, u hebt gevraagd naar concrete voorbeelden. De tijd was echter te beperkt om dat in detail te berekenen. Indien u dat wenst, wil ik dat met heel veel plezier doen in antwoord op een schriftelijke vraag.

U verwijst naar het bedrag van 2 miljoen euro. Daarin zijn de opstartkosten begrepen. Dat betekent dat het jaarlijks geen 2 miljoen euro zal kosten om dit volledig in orde te brengen. Bovendien zal het ook deel uitmaken van de evaluatie die vanaf 2007 zal gebeuren. Op dat ogenblik zullen de nodige maatregelen worden genomen.

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

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

De compensatieregeling die nu werd ontwikkeld, is toch meer dan zomaar een symbool. Het is een keerpunt in de geschiedenis van de NMBS. Er wordt hier resoluut gekozen voor de rechten van de consument. Het betekent in ieder geval de start van een mentaliteitswijziging, los van het feit dat de NMBS-Groep de voorbije jaren reeds bijzonder veel heeft gedaan om vertragingen te vermijden en er ondertussen voor te zorgen dat de reiziger in zijn rechten wordt gevrijwaard.

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

De procedure om de vergoeding te bekomen, is de meest klantvriendelijk mogelijke procedure, rekening gehouden met de veiligheid van onze treinbegeleiders die niet heel veel waardemiddelen bij zich moeten hebben.

Er werd ook voor gezorgd dat elke consument een dossier met eenvoudige bewijsstukken kan binnenbrengen in eender welk

Belgisch station.

Het is volgens mij heel gemakkelijk om te klagen. Ik mis in uw vraag elke vorm van alternatief terzake, maar dat is waarschijnlijk niet meer dan normaal.

**19.07 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw aanvullend antwoord.

Als in de verschillende stations de vertragingen hoe langer hoe meer automatisch worden geregistreerd, en men kent de abonnees op de verschillende trajecten, dan kan men deze evengoed op een vrij rechtstreekse manier een vergoeding toekennen.

**19.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Mijnheer Van den Bergh, er zijn ook mensen, bijvoorbeeld met kinderen die niet schoolplichtig zijn, in juni een hele maand op vakantie. Zij zitten dus niet op de trein. Wie van Antwerpen naar Brussel spoort, neemt daarom nog niet altijd dezelfde trein op hetzelfde uur. Er moeten dus verschillende elementen in ogenschouw genomen worden.

**19.09 Jef Van den Bergh** (CD&V): Dat klopt, maar ik blijf vermoeden – de toekomst zal dat uitwijzen – dat bijzonder weinig treinreizigers die formulieren zullen invullen om een compensatie aan te vragen. Ik denk dat het dus meer om symboliek gaat dan om een klantgerichte maatregel.

De opstartkosten bedragen 1 tot 2 miljoen. Daarenboven wordt blijkbaar de oprichting van een dienst gepland om die dossiers te volgen. Er wordt gesproken over vijftien tot twintig mensen. Dat vertegenwoordigt toch serieuze vaste kosten per jaar, lijkt me.

**19.10 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Een en ander past in de activiteiten van de bestaande dienst van klantenbehandeling, maar goed. – Het is geen aparte dienst.

**19.11 Jef Van den Bergh** (CD&V): We zullen zien.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.35 uur.*

*La réunion publique de commission est levée à 16.35 heures.*

Tout consommateur peut introduire un dossier sur la base de justificatifs simples.

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

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

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

**19.10 Bruno Tuybens,** secrétaire d'État: Il ne s'agit pas d'un service distinct mais d'activités qui s'inscrivent dans un service existant.