



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

24-10-2005

Après-midi

maandag

24-10-2005

Namiddag

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

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>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)</i>	<i>CRIV</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	<i>MOT</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

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

SOMMAIRE

Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'agitation sociale à La Poste" (n° 8040)

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

Question de M. Bart Tommelein au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet 'parking gratuit pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail'" (n° 8170)

Orateurs: **Bart Tommelein, Bruno Tuybens,** secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Bart Tommelein au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les emplacements surveillés pour vélos dans les gares" (n° 8410)

Orateurs: **Bart Tommelein, Bruno Tuybens,** secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Questions jointes de
- M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les mesures pour lutter contre l'absentéisme à La Poste" (n° 8178)

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'absentéisme au sein de La Poste" (n° 8254)

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

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les gares ferroviaires de Furnes et de Koksijde" (n° 8182)

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

Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les rames RER" (n° 8215)

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

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le nouveau plan d'investissements du groupe SNCB" (n° 8351)

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

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution des journaux avant 7h30" (n° 8306)

INHOUD

Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sociale onrust bij De Post" (nr. 8040)

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

Vraag van de heer Bart Tommelein aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het proefproject 'gratis parking voor woon-werkverkeer'" (nr. 8170)

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

Vraag van de heer Bart Tommelein aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de bewaakte fietsenstallingen in stations" (nr. 8410)

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanpak van het absentéisme bij De Post" (nr. 8178)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het werkverzuim bij De Post" (nr. 8254)

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

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinstations in Veurne en Koksijde" (nr. 8182)

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

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de GEN-treinstellen" (nr. 8215)

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het nieuwe investeringsplan van de NMBS-groep" (nr. 8351)

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

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de krantenuitreiking vóór 7u30" (nr. 8306)

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

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

Question de M. Mark Verhaegen au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'introduction d'un abonnement avantageux 'Buzzy Pass' par la SNCB" (n° 8413)

Orateurs: **Mark Verhaegen, Bruno Tuybens**,
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Mark Verhaegen aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van een 'Buzzy Pass' door de NMBS" (nr. 8413)

Sprekers: **Mark Verhaegen, Bruno Tuybens**,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Karel Pinxten au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le quai de la gare d'Overpelt" (n° 8458)

Orateurs: **Karel Pinxten, Bruno Tuybens**,
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Karel Pinxten aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het perron van het station van Overpelt" (nr. 8458)

Sprekers: **Karel Pinxten, Bruno Tuybens**,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de Mme Liesbeth Van der Auwera au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réactivation de la ligne ferroviaire Hasselt-Maastricht" (n° 8463)

Orateurs: **Liesbeth Van der Auwera, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de reactivering van de spoorweglijn Hasselt-Maastricht" (nr. 8463)

Sprekers: **Liesbeth Van der Auwera, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Interpellation de M. Roel Deseyn au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la répartition de la charge de travail au sein de la SNCB" (n° 696)

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

Interpellatie van de heer Roel Deseyn tot de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de verdeling van de werklast binnen de NMBS" (nr. 696)

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

Motions

Questions jointes de
- M. Guido De Padt au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le paiement de la prime de licenciement de l'ex-patron de la SNCB par la Loterie Nationale" (n° 8594)

- M. Olivier Chastel au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les modalités de paiement de l'indemnité de préavis d'un ancien administrateur délégué de la SNCB" (n° 8595)

- Mme Valérie Déom au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le paiement par la Loterie Nationale de subventions à des organisations tenant à coeur à l'ancien patron de la SNCB Karel Vinck" (n° 8660)

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

Moties

Samengevoegde vragen van
- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de uitbetaling van de ontslagpremie van de voormalige spoorbaas door de Nationale Loterij" (nr. 8594)

- de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de manier waarop de opzegvergoeding aan een gewezen gedelegeerd bestuurder van de NMBS werd uitbetaald" (nr. 8595)

- mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de uitbetaling van subsidies door de Nationale Loterij aan organisaties die ex-NMBS-topman Karel Vinck na aan het hart liggen" (nr. 8660)

Sprekers: **Guido De Padt, Olivier Chastel, Valérie Déom, Bruno Tuybens**,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de Mme Camille Dieu au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le bureau de poste d'Hensies" (n° 8585)

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het postkantoor van Hensies" (nr. 8585)

<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Bruno Tuybens , secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la politique de recrutement de la SNCB" (n° 8272)	40	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het aanwervingsbeleid van de NMBS" (nr. 8272)	39
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens , secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le retard pris dans le projet TGV entre Amsterdam et la frontière belge - implications pour notre pays et la SNCB" (n° 8619)	43	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de vertraging in het HST-project tussen Amsterdam en de Belgische grens - implicaties voor ons land en de NMBS" (nr. 8619)	43
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens , secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements de la SNCB dans la surveillance vidéo" (n° 8340)	45	Vraag van de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen van de NMBS in camerabewaking" (nr. 8340)	45
<i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Bruno Tuybens , secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les pertes subies par La Poste à la suite de fraudes à l'affranchissement" (n° 8646)	47	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het verlies van De Post door fraude bij het frankeren" (nr. 8646)	47
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens , secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la réduction des tarifs des abonnements de train pour les étudiants" (n° 8579)	49	Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de tariefvermindering voor treinabonnements van studenten" (nr. 8579)	49
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Bruno Tuybens , secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les conséquences des opérations bancaires en ligne pour La Poste" (n° 8616)	51	Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de gevolgen van het internetbankieren voor De Post" (nr. 8616)	51
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Bruno Tuybens , secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	

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

du

LUNDI 24 OCTOBRE 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 24 OKTOBER 2005

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.07 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.07 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: Collega's, ik meen dat het passend, billijk en rechtvaardig is om eerst en vooral de nieuwe staatssecretaris welkom te heten in deze commissie, namens alle commissarissen, neem ik aan, en ook namens mijzelf.

Mijnheer de staatssecretaris, ik moet ervoor waarschuwen dat u hier veel werk zult hebben. Dit is een commissie waar u geregeld gebombardeerd zult worden met vragen. Wij kunnen evenwel moeilijk de parlementsleden verwijten dat zij werken.

Dit gezegd zijnde, vallen wij onmiddellijk met de deur in huis.

01 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sociale onrust bij De Post" (nr. 8040)

01 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'agitation sociale à La Poste" (n° 8040)

01.01 **Guido De Padt (VLD)**: Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij uiteraard aan bij uw welkomstwoorden. Ik heb de staatssecretaris trouwens ook al persoonlijk welkom geheten in deze commissie. Politici zijn aangesteld en verkozen – voor u is dat laatste, bij wijze van spreken, niet het geval – om te werken, mijnheer de staatssecretaris. Ik hoop dat wij samen het beste ervan kunnen maken.

Mijn eerste vraag gaat over de sociale onrust bij De Post, maar dateert reeds van 13 september jongstleden. Inmiddels kunnen er al wat wijzigingen opgetreden zijn, mijnheer de staatssecretaris, omdat onder meer de samenwerkingsovereenkomst en de integratie van de Deense partners reeds aan de orde zijn geweest. Dat zal misschien een invloed hebben gehad op de samenwerking tussen De Post en haar personeelsleden, maar ik zal de vraag stellen zoals ze werd ingediend.

Eind augustus heb ik vastgesteld dat de vakbonden van De Post opnieuw aan de alarmbel trokken. De aanleiding was de publicatie van het urenpakket voor de organisatie in het bedrijf. De bonden vreesden op dat ogenblik voor een vermindering met 260 voltijdse werknemers en eisten daarom in een pamflet de aanpassing van de cijfers. Zij dienden alsdan een nieuwe stakingsaanzegging in. De

01.01 **Guido De Padt (VLD)**: Les syndicats de La Poste redoutent une perte de 260 emplois à temps plein et reprochent à la direction de créer un climat d'incertitude en diffusant trois versions différentes des chiffres relatifs au nombre d'heures.

Est-il exact que la direction a diffusé des chiffres contradictoires? Quand les travailleurs et les syndicats obtiendront-ils les chiffres exacts? La crainte de voir disparaître 260 emplois est-elle fondée? Est-il possible qu'à la suite des mesures annoncées, de nombreux travailleurs conserveront leur emploi mais pourront travailler moins d'heures et gagneront donc moins?

vakbonden verwijten de directie van De Post dat zij al drie verschillende versies van de cijfers heeft bekendgemaakt en alzo onduidelijkheid creëert.

Daarom heb ik volgende vragen.

Ten eerste, is het juist dat de directie van De Post recent verschillende cijfers publiceerde in verband met het urenpakket voor de organisatie van het bedrijf? Zo ja, wat is daarvoor de reden?

Ten tweede, wanneer mogen de werknemers en de vakbonden de correcte en definitieve cijfers verwachten? Hoe worden zij daarvan officieel op de hoogte gebracht?

Ten derde, is de vrees van de vakbonden tot vermindering met 260 voltijdse werknemers gegrond? Zo neen, zullen er dan helemaal geen jobs sneuvelen?

Ten slotte, is het mogelijk dat ingevolge de maatregelen vele mensen hun job wel zullen kunnen behouden, maar minder uren zullen mogen presteren en bijgevolg ook minder zullen verdienen? Zo ja, werken zulke maatregelen niet demotiverend ten aanzien van de werknemers?

01.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, eerst en vooral dank ik de heer De Padt voor zijn bezorgdheid terzake en voor zijn interesse voor deze aangelegenheid.

Mijnheer De Padt, bij de eerste opmaak van het urenpakket voor de organisatie van het bedrijf is er inderdaad een technische fout opgetreden, waardoor het urenpakket voor een aantal kantoren onjuist bleek te zijn. Er was een soort programmeringsfout.

Onmiddellijk nadat die fout werd vastgesteld, werden de nodige correcties aangebracht. Wellicht zult u er ook van op de hoogte zijn dat elkeen ondertussen beschikt over de juiste gegevens.

Op uw derde vraag kan ik antwoorden dat het klopt dat de directie beslist heeft om voorlopig de geplande reorganisatie op te schorten.

Specifiek, wat uw vierde vraag betreft, deze en andere reorganisaties hebben nooit tot gevolg dat werknemers hun jobs verliezen. Daarop wil ik u toch heel uitdrukkelijk attent maken. Werkzekerheid blijft het uitgangspunt, ook van de toekomstige CAO. Ook voor de mogelijkheden dat de personeelsleden minder uren zouden gaan presteren, bestaan er reglementaire bepalingen die eveneens strikt zullen worden nageleefd.

Op die manier meen ik u, wat De Post betreft, gerust te kunnen stellen.

01.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik mag er dus van uitgaan dat er hic et nunc geen sprake is dat 260 plaatsen zouden verdwijnen. Dit zal ook niet het geval zijn na de reorganisatie naar aanleiding van de samenwerking met de Deense partners. Er werd met de Denen overeengekomen dat er geen afdankingen zullen zijn.

01.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Une erreur technique a en effet été commise lors de la première fixation du quota d'heures. Par conséquent, celui-ci était inexact pour plusieurs bureaux. Les corrections nécessaires ont immédiatement été apportées dès que l'erreur a été découverte. Entre-temps, chacun possède les chiffres exacts.

L'accord de coopération avec la poste danoise a entraîné la suspension provisoire des plans de réorganisation par la direction. La sécurité de l'emploi restera toujours au centre des préoccupations tant en ce qui concerne cette réorganisation que celles qui auront lieu à l'avenir et les dispositions réglementaires seront strictement respectées.

01.03 **Guido De Padt** (VLD): Il ne faut donc pas craindre la perte de 260 emplois. Voilà qui est rassurant.

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

02 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het proefproject 'gratis parking voor woon-werkverkeer'" (nr. 8170)

02 Question de M. Bart Tommelein au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet 'parking gratuit pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail'" (n° 8170)

02.01 **Bart Tommelein** (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, uiteraard heet ik u ook welkom in ons midden. U ziet dat ik mijn twee vragen nog had willen stellen aan mijn stadsgenoot en uw voorganger, uw huidige voorzitter, de heer Vande Lanotte, met wie ik graag nog eens de degens gekruist had over die problematiek. Maar goed, met een ex-collega uit de banksector kan ik dat misschien evenzeer.

In het raam van het ABC-plan van de NMBS om de stations toegankelijker te maken, startte op 16 augustus in 12 stations een proefproject gratis parkeren voor woon-werkverkeer. Wie beschikt over een trein- of reiskaart kan gratis parkeren op de daartoe voorziene plaatsen van het station. Op het eerste gezicht, mijnheer de staatssecretaris, is dat een maatregel die toe te juichen is maar heel wat treinreizigers zijn toch niet tevreden over het project. Hoewel het een proefproject is, kunnen wij het al heel snel bijsturen, meen ik.

De keuze van de stations is in een aantal gevallen ongelukkig. Ik denk daarbij aan Leopoldsburg, waar de stad gratis parkeerplaatsen aanbiedt, maar ook aan Oostende, dat in het proefproject werd opgenomen. Ook daar is er toch wat kritiek. De pendelaars maken uiteraard massaal gebruik van die mogelijkheid, maar het parkeerterrein is er niet op voorzien, wat betekent dat mensen die vroeger van het parkeerterrein op een comfortabele manier gebruikmaakten vandaag geconfronteerd worden met een tekort aan parkeerplaatsen, hun trein missen, en dies meer.

Het komt er dus op neer dat degenen die eerst aankomen, geluk hebben. Degenen die een latere trein moeten nemen, eventueel door hun uurregeling, zijn het slachtoffer. Zij moeten hun wagen kilometers verder plaatsen. Ook het personeel van de NMBS komt in de problemen. De mensen die avond- of nachtdienst hebben, moeten hun auto soms in het nabij gelegen park plaatsen, met alle veiligheidsproblemen van dien.

Er zijn ook een aantal neveneffecten. Waar men vroeger de fiets nam om naar het station te gaan, neemt men nu de auto. Wie vroeger de bus nam, neemt nu ook de wagen. Er blijven dus heel wat ongecontroleerde bijwerkingen waarin niet voorzien was.

Daarbij komt nog dat het stadscentrum heel dichtbij is. Het parkeergeld in het stadscentrum is vrij duur. Wie gratis kan parkeren aan het station omdat hij een abonnement heeft en niet moet gaan werken, zet daar zijn auto om te gaan winkelen. Daarvoor is het toch niet bedoeld.

Graag vernam ik of bij de keuze van de stations voor hun deelname aan het proefproject rekening wordt gehouden met de infrastructuur? Zal het proefproject nog verder worden uitgebreid? Zal de maatregel

02.01 **Bart Tommelein** (VLD): Afin d'améliorer l'accessibilité des gares, la SNCB a lancé un projet pilote dans douze gares, intitulé 'parking gratuit déplacements domicile-lieu de travail', tendant à permettre aux détenteurs d'une carte train de stationner gratuitement leur véhicule près de la gare. Cette initiative peut paraître idéale au premier abord, mais elle a déjà suscité de nombreuses critiques. Ainsi, le choix des gares participant au projet ne nous semble pas, dans certains cas, très heureux et, par ailleurs, on observe déjà un manque de places de parking dans plusieurs gares, comme à Ostende. Il s'agit d'une situation difficile pour les voyageurs qui arrivent tard dans la matinée ou pour le personnel de la SNCB qui est de service le soir. En outre, le parking est utilisé par des navetteurs qui ont pris un jour de congé et viennent stationner leur voiture dans le parking de la gare pour aller faire leurs courses.

A-t-on tenu compte, lors du choix des gares participant à ce projet pilote, de l'infrastructure nécessitée par ce type de projet? Cette mesure sera-t-elle également applicable aux voyageurs occasionnels? Ne pourrait-on réserver quelques places aux personnes qui sont prêtes à payer? Ne pourrait-on conclure des accords avec des parkings privés des environs afin de répondre au manque temporaire de places?

worden uitgebreid voor degenen die sporadisch gebruik maken van het openbaar vervoer?

Tijdens het proefproject duiken al onmiddellijk een aantal problemen op. Gaat men in de loop van het proefproject al bijsturen? Ik denk bijvoorbeeld aan plaatsen die worden voorbehouden aan mensen die wel willen betalen. Zou niet kunnen worden overwogen met een nabij gelegen privé-parking, de Churchill-parking vlakbij het station, een tijdelijke afspraak te maken totdat er meer parkeerplaatsen zijn aan het station?

02.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Tommelein, ik ben inderdaad geen stadsgenoot van u. Ik hoop niettemin dat u evenzeer plezier hebt om met mij de degen te kruisen als met mijn voorganger.

Specifiek wat uw vraag betreft, het is voor ons belangrijk om een zo perfect mogelijk beeld te krijgen van het effect van het aanbieden van parkings met voorrang aan de pendelaars. Daarom werd geopteerd voor een tijdelijk laboratoriumconcept, waarin parkings van diverse types werden geselecteerd.

U stelt de vraag voor Leopoldsborg. Er werd blijkbaar voor gekozen om in het laboratoriumconcept de verschillende types aan bod te laten komen, zowel de vroeger betalende parkings als de vroeger niet-betalende parkings. Op basis daarvan willen we een volledig beeld krijgen, ook over de vraag of een parking groot of klein is, bijvoorbeeld. Het is in deze fase echt een keuze voor verscheidenheid geweest.

Het concept is uiteraard ook geografisch verspreid over het hele net, zodat op basis daarvan een goede laboratoriumstudie kan worden gemaakt.

Voor de keuze van de parkings werd bovendien rekening gehouden met de capaciteit en de bezetting op het ogenblik van de start van het project. Op voorhand werd nagegaan welke uitbreidingsmogelijkheden er waren. Wat betreft het vermeerderen van de parkings, tijdens de testfase zullen uitbreidingen van de capaciteit worden uitgevoerd om op basis daarvan bijkomende onderzoeksgegevens te bekomen.

De testperiode bedraagt één jaar en zal uitmonden in een soort eindevaluatie, die hopelijk aanleiding zal kunnen geven tot een uitbreiding van het systeem naar andere NMBS-parkings. Daarmee heb ik ook uw derde vraag beantwoord.

Wat uw tweede vraag betreft, de maatregel is uiteraard in de eerste plaats bedoeld voor de beste klanten, degenen die dagelijks of bijna dagelijks de trein gebruiken. Zoals u zelf zegt, is er op dit ogenblik weinig plaats. Het heeft natuurlijk geen zin om aan meer categorieën reizigers een gratis parkeerplaats aan te bieden als er niet genoeg plaatsen zijn. Ik deel uw mening uiteraard dat waar mogelijk en nadat de nodige uitbreidingen hebben plaatsgevonden, kan worden overwogen om het stelsel uit te breiden. Dit zal pas bij latere evaluaties kunnen beoordeeld worden, vandaar dat die studie zo uitgebreid, zo divers is. Wij wachten uiteraard met zeer veel interesse de eindevaluatie van dit project af.

02.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Ce que nous souhaiterions surtout, c'est connaître le plus précisément possible les effets de l'attribution par priorité aux navetteurs d'emplacements de parking. D'où le lancement d'un concept de laboratoire dans lequel nous avons intégré des types de parking les plus diversifiés possible.

Lors de la sélection des parkings, nous avons également tenu compte de leur capacité à l'entame du projet. Pendant un an, c'est-à-dire la durée du projet pilote, la capacité de plusieurs parkings sera du reste étendue. Sur la base de l'évaluation finale, nous pourrions décider – nous l'espérons du moins – étendre le système des parkings SNCB.

Cette mesure est d'abord destinée aux meilleurs clients de la SNCB, les navetteurs, étant entendu que le nombre des places de parking est actuellement limité. Une extension pourra opérée là où ce sera possible.

02.03 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb hier uiteraard begrip voor en ik juich zelfs toe dat men voortdurend evalueert om te kijken welke effecten deze beslissingen hebben. Het blijft evenwel hoe dan ook een feit dat zeer goede klanten, die al een abonnement hadden en bereid waren om een abonnement te nemen op de parking, het slachtoffer zijn van de situatie. Als ze een trein moeten nemen na 8 uur dan bevinden ze zich in een hopeloze situatie omdat ze geen parkeerplaats meer hebben terwijl ze dit vroeger wel hadden. We moeten er toch wel rekening mee houden dat gedurende het proefproject zeer goede klanten in de kou staan. Er is daarvoor ook niet onmiddellijk een oplossing. Om die reden durf ik toch aandringen op bijkomende – zij het tijdelijke - maatregelen als het dreigt fout te lopen. Om die reden heb ik gesuggereerd om te gaan onderhandelen over de privé-parking om daar eventueel een aantal plaatsen af te huren gedurende de looptijd van het project.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de bewaakte fietsenstallingen in stations" (nr. 8410)

03 Question de M. Bart Tommelein au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les emplacements surveillés pour vélos dans les gares" (n° 8410)

03.01 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, vroeger kon men in alle stations een fietsabonnement krijgen. Dit betekende dat men zijn fiets kwijt kon, tegen betaling, meestal in de bagagedepots van de stations waar de fiets gedurende de ganse dag veilig stond opgeborgen. Dat was een stimulans om met de fiets naar het station te komen.

Op dit ogenblik is dat niet langer het geval. Men kan wel met de wagen naar het station komen en hem gratis op de parking achterlaten. Die fiets op een beveiligde plaats achterlaten, gaat niet langer. Wagens worden soms ook gestolen, hoewel dit moeilijker is op een bewaakte parking. Fietsen is een probleem. Een aantal mensen is bereid tegen betaling hun fiets in een bewaarplaats te stallen. De huidige situatie bevordert de toegankelijkheid van de stations niet. Dat men in een station de mogelijkheid heeft zijn fiets tegen betaling bewaakt achter te laten, speelt een zeer doorslaggevende rol bij het nemen van het openbaar vervoer.

Mijnheer de staatssecretaris, zullen de nodige maatregelen worden genomen zodat de treinreizigers opnieuw op een comfortabele en veilige manier hun fiets kunnen stallen? Kan hiervoor in de nodige infrastructuur worden voorzien?

03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer Tommelein, bedankt voor uw interesse voor dit onderwerp. Het is zeker zo dat de terbeschikkingstelling van voldoende fietsstallingen voor de reizigers een prioritaire doelstelling is voor de NMBS-holding. Er gebeuren vandaag ten andere voortdurend verbeteringen en uitbreidingen van fietsstallingen in zowel grote als kleine stations. Misschien is het goed om een aantal van die projecten heel kort te schetsen.

Er zijn vandaag projecten in samenwerking met de gemeenten, de

02.03 Bart Tommelein (VLD): Que l'on procède à une évaluation constitue bien sûr une bonne chose, mais il n'en demeure pas moins qu'un certain nombre de bons clients se retrouvent exclus parce qu'il n'y a pas assez de place sur les parkings. Je plaide dès lors en faveur de mesures complémentaires, éventuellement sous la forme d'une collaboration avec des parkings privés, pour la durée du projet.

03.01 Bart Tommelein (VLD): Toutes les gares n'offrent plus la possibilité de laisser les vélos dans un parking surveillé et ce, au détriment de l'accessibilité de ces gares. En effet, pouvoir laisser son vélo sous surveillance peut inciter à prendre le train.

Le secrétaire d'État prendra-t-il des mesures pour remettre en service les emplacements pour vélos gardés? Dans quels délais serait-ce possible?

03.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Le fait de proposer aux passagers des emplacements pour vélos en nombre suffisant constitue une priorité pour la SNCB. Nous travaillons sans relâche au développement et à l'amélioration des infrastructures des gares. Dans certaines gares,

steden of een derde partij om een bewaakte fietsstalling met fietsverhuur enzovoort en zelfs een hersteldienst in te richten. We hebben onder meer Fietsvoorde, gelinkt met of gekoppeld aan de stad Vilvoorde, en ook Fietshaven, een samenwerking met de stad Antwerpen waarbij er fietsvoorzieningen worden georganiseerd in de stations Antwerpen-Centraal en Berchem. Bovendien zal er in Aarschot en Leuven een bezettingsovereenkomst afgesloten worden tussen de NMBS-holding en de plaatselijke stations in samenwerking met de VZW Velo. Het is bovendien zo dat de gemeente Neerpelt een ruimte huurt in het stationsgebouw waarin zij fietsverhuur- en hersteldiensten opricht. De stad Izegem is vragende partij om in het stationsgebouw een fietsverhuurdienst op te starten. Besprekingen hierover zullen trouwens binnenkort aanvangen. Ook Limburg verzorgt een fietsverhuurdienst in een aantal Limburgse stations.

In samenwerking met de firma Bike-Safe werd een overeenkomst gesloten voor de oprichting van zowel beveiligde als bewaakte fietsstallingen in stations. Beveiligde fietsstallingen bevinden zich onder andere al in Kortrijk, Brugge, Gent-Sint-Pieters, Antwerpen – de beide grote stations -, in Mechelen en Leuven.

Dit is iets waaraan bij verdere evaluatie hoe dan ook veel meer aandacht zal worden besteed. Dit laatste betreft beveiligde en betalende fietsstallingen. Hiermee kunnen wij volgens mij de service aan de consument alleen maar verbeteren.

03.03 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik hoor het allemaal heel graag, vooral het feit dat er werk van wordt gemaakt.

Dat neemt echter niet weg dat er in mijn stad een einde kwam aan een comfortabele situatie kwam. Ik hoop dat dit maar tijdelijk is. Vandaag moeten de fietsen immers bijna op de openbare weg worden gestald waar ze niet meer kunnen worden gecontroleerd. Wij moeten rekening houden met het feit dat bepaalde reizigers - of het nu auto- of fietsgebruikers zijn - bereid zijn hun fiets of voertuig op een comfortabele en veilige manier tegen betaling te parkeren.

Het concept van de NMBS waarbij men trouwe klanten mag belonen en hen gratis een aantal diensten mag leveren, is goed. Men mag de mensen echter niet de mogelijkheid ontnemen om er tegen betaling zeker van te zijn dat het comfort dat zij wensen effectief aanwezig is.

De beide vragen die ik stelde, waren voorbeelden van diensten waarvoor mensen willen betalen, maar waarvan ze vandaag geen gebruik meer kunnen maken. Dat is volgens mij een probleem.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanpak van het absentisme bij De Post" (nr. 8178)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het werkverzuim bij De Post" (nr. 8254)

04 Questions jointes de

- M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les mesures pour lutter contre l'absentéisme à La Poste" (n° 8178)

les emplacements pour vélos sont aménagés avec la collaboration de la commune, de la ville ou d'un partenaire tiers. Je songe aux projets Fietsvoorde à Vilvoorde, Fietshaven à Anvers-Central et à Berchem ou à l'accord conclu avec Velo à Louvain et à Aarschot.

La SNCB a aussi conclu un accord de coopération avec Bike Safe pour des emplacements pour vélos sécurisés et surveillés, comme il en existe déjà à Gand ou à Courtrai, par exemple.

Il me paraît utile de consacrer davantage d'attention à ce point lors d'une prochaine évaluation. Le service offert aux usagers ne pourra qu'en être amélioré.

03.03 Bart Tommelein (VLD): Dans ma ville, les voyageurs sont aujourd'hui quasiment contraints d'abandonner leur vélo sur la voie publique. J'espère que cette situation ne durera pas, car bon nombre de voyageurs sont disposés à payer pour des emplacements sécurisés.

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'absentéisme au sein de La Poste" (n° 8254)

04.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, eerst en vooral wens ik de staatssecretaris te feliciteren met zijn aanstelling. Het is sindsdien onze eerste commissievergadering en ik doe dit, bij uitbreiding, voor mijn hele fractie, mocht dit nog niet zijn gebeurd.

Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag betreft in eerste instantie het absentéisme bij De Post. Uit vorig parlementair onderzoek, onder meer door schriftelijke vragen, is gebleken dat daar een ernstige communautaire scheefte trekking is. De cijfers voor Henegouwen, Luik en Luxemburg brengen het gemiddelde op ongeveer 12,5%. Voor de Vlaamse regio's bedraagt het gemiddelde slechts 7%.

Vroeger zei men wel eens dat er bezuiden de taalgrens meer met waardepapieren werd gewerkt of dat de postbodes meer geld op zak hadden en dat men gevoeliger was voor hold-ups. Dat blijkt zeker niet uit de officiële cijfers, wel integendeel. Het is zeker niet zo dat die hold-ups en die agressie een mogelijke factor van verklaring zouden kunnen zijn. Uit syndicale hoek zegt men tevens dat het aantal controles 30% lager zou liggen dan in Vlaanderen.

Ik dacht dat het een belangrijke doelstelling was van het autonome overheidsbedrijf De Post om te komen tot een absentéismegraad van maximaal 7%. De recente cijfers dateren van einde 2004. Toen bedroeg het 8,83%. Men maakt zelfs gewag van een stijging van het globale cijfer begin 2005.

Laten wij even kijken naar de internationale benchmark. Bij de Nederlandse post gaat het over 5%. Men heeft daar ook interessante systemen uitgewerkt met premies en streefpercentages.

Laten wij dan even kijken naar het binnenland. Dat zijn reële vergelijkingscijfers. Het zijn zeker legitieme vergelijkingscijfers. Bij de NMBS ligt de globale absentéismegraad op slechts 3,5%.

In verband daarmee kreeg ik graag een verduidelikend antwoord. Het betreft punten die ook vroeger in de commissie al aan bod zijn geweest. Ook onze gewezen collega Daan Schalck, een partijgenoot van u – als ik dat mag zeggen, want ik ken de status van de heer Schalck of uw status niet inzake het partijlidmaatschap – heeft over de problematiek gesproken. Ook andere fracties hebben reeds hun bezorgdheid geuit over de cijfers.

Welke maatregelen werden tot nu toe genomen om het absentéisme in te dijken?

Hoe evolueert de situatie nu in de voorbije maanden? Er was immers sprake van een stijging begin 2005. Het zou dus goed zijn om het lineaire verloop in de loop van 2005 te kennen.

Hoeveel euro kan zo worden gewonnen door de Staat, die een belangrijke partner en aandeelhouder is? Het betreft hier een algemeen probleem voor de belastingbetaler. Ik heb in dat verband enkele prognoses gemaakt, die ik graag met uw cijfers zou willen vergelijken. Als we echter tot redelijke percentages kunnen komen die iets lager zijn dan de realiteit vandaag, kan er volgens mij 25 miljoen

04.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Des statistiques antérieures révèlent qu'avec 12,49%, La Poste connaît en Wallonie un taux d'absentéisme nettement supérieur qu'en Flandre, où il n'est que de 7,04%. En outre, le nombre de contrôles effectués en Wallonie serait inférieur de 30%. La Poste se serait donné pour objectif d'en arriver à un taux d'absentéisme de maximum 7%.

Quelles mesures sont prises pour limiter le nombre d'absences? Comment a évolué l'absentéisme de janvier à septembre 2005? Quelle économie représente, en euros, une réduction d'un pour cent du taux d'absentéisme? Comment le secrétaire d'État explique-t-il la différence entre la Wallonie et la Flandre? Préconise-t-il, comme aux Pays-Bas, l'instauration d'une prime brute lorsqu'un taux de référence n'est pas dépassé? Dans cette hypothèse, une scission devrait, de préférence, être opérée entre la Wallonie et la Flandre.

euro worden bespaard. Dat is toch geen onbelangrijk bedrag, gezien de precaire situatie van het postbedrijf in het algemeen. Ik spreek dan niet meteen alleen van het bedrijf De Post. Wetende welke uitdagingen het bedrijf tegemoetgaat gelet op de liberalisering, moeten we heel omzichtig omgaan met cijfers en verantwoorde investeringen. Hier kan dus zeker worden gewonnen.

Klopt het dat er minder controles zouden worden uitgevoerd? Wat is in dat verband de realiteit in beide landsdelen? Wat is daarvoor de verklaring?

Waarom voert u niet het principe "geen dag zonder dokter" in, zoals dat bij de NMBS bestaat? Zult u zich op dat principe baseren? Zijn bijstellingen mogelijk?

Ten slotte, hoe staat u tegenover de invoering van een brutopremie naar Nederlands voorbeeld, wanneer een bepaalde absenteïsmegraad zou worden bereikt, bijvoorbeeld 6%? U weet dat De Post zelf een aantal premiestelsels naar voren heeft geschoven die te maken hadden met de eindeloopbaan. Eigenlijk zou De Post andere criteria kunnen gebruiken voor de toekenning van de premies.

Moet er ook een regionale opsplitsing komen, gezien de reële cijfers?

04.02 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, à mon tour, je vous adresse toutes mes félicitations. Les francophones ne seront pas en reste sur le sujet: nous voulons, nous aussi, vous souhaiter bonne chance dans votre nouvelle mission.

Ma question est loin d'avoir une vocation communautaire; c'est plus une question sur le principe lié à l'absentéisme. Dès le début du mois d'août dernier, la presse s'est faite l'écho de négociations entre La Poste et les syndicats, notamment sur le thème de la convention collective de travail. Parmi les informations, l'une concernait une mesure que l'on pourrait pudiquement qualifier de novatrice, puisqu'il s'agit d'octroyer une prime pouvant grimper jusqu'à environ 3.000 euros aux postiers en fin de carrière qui, je cite: "n'auraient pas enregistré trop d'absences pour maladie".

Il faut en effet savoir que le personnel de La Poste bénéficie de 21 jours de salaire complet au titre de congés de maladie et qu'il peut les "capitaliser" au fil des années. Selon moi – et cet avis n'engage pas d'autres –, il s'agit d'une pratique d'un autre âge dont certains, malheureusement, semblent abuser, notamment à la veille de la retraite. Auparavant, ce système existait également dans d'autres secteurs; La Poste semble, elle, rester attachée à ce système et n'évolue pas sur la question.

De deux choses l'une: soit un membre du personnel est bien malade et il n'y a aucune raison de fixer de tels quotas ou bien il s'agit de congés complémentaires déguisés, par rapport auxquels il faudrait sanctionner certains abus.

Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas qu'il serait temps de supprimer ce système de quotas de jours de maladie pour le personnel de La Poste plutôt que de payer une prime de bonne santé en fin de carrière? Surtout que d'aucuns pourraient se sentir lésés après avoir entamé normalement ce capital accumulé, notamment

04.02 Olivier Chastel (MR): Een van de maatregelen die bij de onderhandelingen tussen De Post en de vakbonden uit de bus zijn gekomen, betrof de toekenning van een premie aan postbeambten met weinig dagen afwezigheid wegens ziekte op het einde van hun loopbaan.

Die praktijk is niet meer van deze tijd. Vroeger bestond die regeling ook in andere sectoren. De Post lijkt evenwel niet van dat systeem te willen afstappen, en de discussie erover zit muurvast.

Ofwel is een personeelslid gewoon ziek, en is er geen enkele reden om een quotum vast te leggen, ofwel gaat het om verkapte verlofdagen, waarvan misbruik gestraft moet worden. Bovendien kunnen sommige mensen, mensen die een arbeidsongeval gehad hebben bijvoorbeeld, zich benadeeld voelen. Is het niet hoog tijd dat die regeling afgeschaft wordt? Waarom laten we dezelfde regels niet gelden voor alle werknemers met een vergelijkbaar statuut?

après un accident de travail, lésés de ne pas obtenir cette prime en fin d'année alors qu'ils n'auraient pas exagéré en matière de congés pour soins de santé. Pourquoi ne pas appliquer les mêmes règles pour l'ensemble des salariés relevant d'un statut similaire?

04.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, ik bedank beide leden voor hun vriendelijke woorden.

In verband met het absentisme bij De Post zou ik het volgende willen zeggen. Een belangrijk aspect waarover wij de komende weken en maanden zullen moeten spreken met de mensen van De Post is het feit dat wij ervoor moeten zorgen dat de statistieken in ieder geval vergelijkbaar zijn. Zeker als we De Post vergelijken met zowel privé-ondernemingen als andere overheidsbedrijven moet dit gebeuren op basis van gelijkheid. Die statistieken moeten juist worden gedefinieerd zodat ze op dezelfde manier kunnen worden bekeken.

In tegenstelling tot veel andere ondernemingen waar geen langdurig zieke personeelsleden in de statistieken zijn opgenomen, omdat ze ten laste komen van de ziekteverzekering, verreken het Belgische bedrijf De Post alle kortstondige, middellange en langdurige afwezigheden wegens ziekte of ongeval in de privé-sfeer en alle afwezigheden wegens arbeidsongeval of ongeval op weg van en naar het werk, in haar absentismecijfers en dus ook in de absentismestatistieken. Misschien is het goed om op het vlak van de definitie naar gelijkheid en vergelijkbaarheid te streven.

Wat betreft uw vraag, mijnheer Deseyn, met betrekking tot de maatregelen die worden genomen om het absentisme in te dijken, kan ik verwijzen naar een verhoging van het aantal controles. In 2004 is er effectief een stijging geweest van het aantal controles van 24 naar 34%. Dit is toch wel een substantiële verhoging van het aantal controles. Er is ook specifieke ondersteuning en opleiding van het eerstelijnsmanagement, contacten tussen de manager en de zieken tijdens hun afwezigheid met voorbereiding van de terugkeer naar de dienst na een afwezigheid, opvolging door een maatschappelijk assistent indien nodig, enzovoort. Dit zijn allemaal maatregelen die werden genomen. Er is ook een pro-actiever beheer van de teams, een beter beheer van de toekenning van verlof en rust, preventieve acties tegen arbeidsongevallen, informatie over stress en dergelijke. Er is ook een meer nadrukkelijke campagne rond griepvaccinatie, enzovoort. Er worden nu al bijzonder veel maatregelen uitgevoerd.

Hoe evolueerde het absentisme? Eind augustus 2005 bedroeg het globale absentisme over de laatste twaalf maand gerekend – vanaf 1 september vorig jaar tot eind augustus van dit jaar – gemiddeld 8,81% bij De Post. Ik kan u meedelen dat in de loop van de laatste maanden het maandelijkse absentismepercentage gestaag is gedaald in alle regio's en eenheden van De Post.

Die maandelijkse resultaten zijn nu dus nog niet merkbaar in het gemiddelde over de laatste twaalf maand, vooral door de negatieve gevolgen van de griep in februari en maart 2005. Die gevolgen waren in heel België en in alle bedrijven erg groot; ze wogen vooral door bij de postmannen die uiteraard de grootste personeelscategorie bij De Post uitmaakt.

Hoeveel euro kan gewonnen worden per afname van 1% van het

04.03 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Il est important que les statistiques de l'absentisme à La Poste puissent être comparées à celles d'autres entreprises. En effet, La Poste tient compte de toutes les absences dans ses statistiques.

Par ailleurs, La Poste a déjà pris de nombreuses mesures pour lutter contre l'absentisme. Les contrôles ont été renforcés. Le management de première ligne a été formé spécifiquement pour s'entretenir avec des personnes souffrantes et le contact est maintenu entre le manager et le malade tout au cours de la période d'absence. Les équipes sont accompagnées, les congés et les repos sont accordés sur une base plus adéquate et une politique de prévention des accidents du travail et du stress au travail est appliquée. La vaccination contre la grippe est encouragée.

Le taux d'absence représentait 8,81% pour la période du 1er septembre 2004 à la fin août 2005. On a assisté à une diminution constante du nombre d'absences au cours des derniers mois.

Nous estimons pouvoir économiser environ 14 millions d'euros en endiguant l'absentisme.

Les chiffres relatifs aux absences dans les bureaux wallons correspondent à ceux concernant les travailleurs dans les entreprises wallonnes. Et ceux ayant trait aux bureaux flamands correspondent à ceux concernant les entreprises privées flamandes. Il va de soi que les bureaux comptant de nombreux membres du personnel en congé de maladie de longue durée influencent négativement les statistiques.

totaal absenteïsme? Dat wordt door ons geraamd op om en bij de 14 miljoen euro.

Ik wil zeer duidelijk antwoorden op uw vragen.

De verklaring van de veel hogere graad van absenteïsme in de Waalse provincies, is de volgende. Wat betreft de kortetermijnafwezigheden, dus met andere woorden van minder dan zes maanden, verschilt het absentieismecijfer niet significant tussen Vlaanderen en Wallonië. Het verschilt eveneens niet significant van het cijfer voor de arbeiders in de privé-bedrijven van Vlaanderen en Wallonië.

Laat me dus zeer duidelijk zijn: wanneer wij de absentieismecijfers vergelijken met die van arbeiders in privé-bedrijven, dan is er geen substantieel verschil in de Vlaamse regio tussen De Post en de privé-bedrijven en in de Waalse regio tussen De Post en de privé-bedrijven.

Op te merken valt ook dat bij De Post sommige kantoren op het vlak van absentieïsme zwaarder doorwegen dan andere, zowel in Vlaanderen als in Wallonië. Die kantoren met een hoog absentieismecijfer hebben ook vaak het grootste aantal langdurig zieken.

Voor de langetermijnafwezigheden, boven de zes maand, stijgt het absentieismepercentage inderdaad aan Waalse zijde. Dat heeft te maken met enkele historische redenen. De gemiddelde leeftijd van het personeel in Wallonië is hoger, ongeveer twee jaar, dan in Vlaanderen. Het aantal absentieismedagen na hold-ups en overvallen uit het verleden is nog niet volledig aangezuiverd in Wallonië. Op basis daarvan is er, wat de kwaliteit van de statistieken betreft, toch nog enig werk te doen.

Op uw vijfde vraag of het klopt dat er minder controles zouden worden uitgevoerd in Wallonië, het volgende. Het percentage van de controles is hetzelfde voor Vlaanderen als voor Wallonië, namelijk 34%.

Uw zesde vraag ging over het principe van de invoering van een dag zonder dokter, zoals bij de NMBS. Welnu, om haar afwezige personeelsleden meer nauwgezet op te volgen, verhoogde De Post inderdaad het aantal controles, zoals ik al aangaf. Daarbij verliest De Post niet uit het oog dat op lange termijn een vertrouwensband tussen het bedrijf en zijn medewerkers moet blijven bestaan. Controle lost dus niet alles op. Ik ben zelf nogal voorstander van preventieve maatregelen terzake, zeker wat informatie aangaat. Het is een signaal van het bedrijf aan de zieke die in de verleiding zou komen zijn afwezigheid te verlengen, hoewel hij in werkelijkheid genezen is. Naast de controles vindt De Post het dus ook aangewezen om ook aan het beheer van de problemen rond absentieïsme te werken.

Pour répondre à la question de M. Chastel, j'ajouterai que lors des négociations relatives à la nouvelle convention collective de travail 2005-2006, l'entreprise a souhaité encourager les collaborateurs qui, en fin de carrière, n'abusent pas de leur réserve de jours de maladie en instaurant une allocation de fin de carrière liée à la présence au travail durant les douze mois précédant le départ de l'entreprise.

Comme en Flandre, on recense en Wallonie 34% de contrôles.

Il est difficile d'évaluer exactement l'absentéisme après des hold-up et des attaques à main armée. Sur ce point, il nous reste un important travail statistique à accomplir.

Il est très important qu'il y ait une relation de confiance entre les travailleurs et la direction. C'est ce qui explique que les travailleurs ne sont pas tenus de consulter un médecin le premier jour de leur maladie. Et il serait illusoire de croire que les contrôles sont la panacée.

De heer Chastel kan ik antwoorden dat het overheidsbedrijf de onderhandelingen over de nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst heeft aangegrepen om de werknemers die geen misbruik maken van het

Il convient de remarquer que le système de jours-quotas applicable aux agents statutaires de La Poste subsiste en partie dans plusieurs secteurs publics. Dès lors, à la suite d'un débat interne qui dure en réalité depuis des années, La Poste est partie du principe que les jours-quotas annuels ne constituent pas des jours de congé supplémentaires mais une forme de salaire garanti, équivalent à ce qui existe dans le privé en cas de maladie. Elle a donc décidé de ramener le plafond de ces jours à 300.

Entre-temps, l'entreprise continue à sanctionner systématiquement tous les abus constatés en matière d'absentéisme. Les possibilités vont de la simple mesure administrative – non-rémunération de l'absence non réglementairement couverte – à la prise de mesures plus strictes si une tricherie ou des récidives sont constatées. Il s'agira alors du licenciement pour les agents contractuels et de sanctions disciplinaires pouvant aller jusqu'à la révocation si la fraude est démontrée pour des agents statutaires.

Il est à noter que la gestion des accidents de travail s'effectue de manière tout à fait indépendante et conformément à la législation en vigueur. Les nouvelles mesures en cours de mise en place à La Poste ne pénalisent en rien les accidentés du travail de l'entreprise.

En conclusion, il convient de rappeler que La Poste entend mener une politique de ressources humaines adaptée au profil de ses collaborateurs dont la moyenne d'âge est élevée. Ce constat implique que les risques de maladie sont aussi plus élevés. C'est la raison pour laquelle La Poste a opté pour une modification progressive des principes appliqués.

04.04 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het verhelderd antwoord op bepaalde punten. Het is goed dat u bepaalde suggesties laat onderzoeken om uit te maken hoe De Post kan benchmarken met andere overheidsbedrijven en bedrijven uit de privé-sector. Bij uw aantreden hebt u eveneens onderstreept dat het goed gevoel van personeel en consumenten voor u een belangrijk beleidspunt zal zijn.

Wat De Post betreft, is het de komende jaren "alle hens aan dek". De werknemers van De Post willen beklemtonen dat alle hens aan dek zijn behalve voor degenen die om wettelijke redenen niet aan dek kunnen komen. U wilt terzake een beleid voeren waarbij de werknemer een zeker vertrouwen heeft in het eerstelijnsmanagement. Het management van De Post moet de dialoog openhouden en niet te streng zijn vanaf de eerste ziektedag. Het verbaast me dat de werknemers bij de NMBS wel positief tegen de maatregel staan omdat hij eerlijk is en ook daar alle hens aan dek nodig zijn. Zij vinden dat iedereen op een eerlijke manier moet werken en dat niemand zich onttrekt aan het werk dat moet gedaan worden. Daarover kan men nog discussiëren.

Ik kom tot de communautaire scheefftrekking. Het argument dat het aantal hold-ups minder dan 1% is, is minder relevant. Over de factor "politisering" in dit plaatje waarover de vorige postbaas Rombouts het had, hebt u niets gezegd. Ik weet niet of dit een verklaring kan zijn. Wellicht moet de verklaring wel gedeeltelijk bij die factor worden gezocht tenzij twee jaar leeftijdsverschil de verklaring is. Het zou goed zijn, mocht u in uw onderzoek de reden opnemen waarom de

ziekteverlof, te belonen. Ook in andere overheidssectoren bestaat het systeem van de quota voor ziektedagen nog gedeeltelijk. Volgens De Post mogen de jaarlijkse quota voor ziektedagen niet als bijkomend verlof worden beschouwd maar vormen ze een inkomensgarantie. Het bedrijf zal ook in de toekomst systematisch tegen ongeoorloofd ziekteverzuim optreden.

De arbeidsongevallen worden in alle onafhankelijkheid behandeld zonder dat de betrokken personeelsleden worden benadeeld.

De Post wenst een personeelsbeleid te voeren dat rekening houdt met het profiel van haar werknemers. Door de hoge gemiddelde leeftijd is de kans op ziekte ook groter. Daarom heeft De Post ervoor gekozen om de geldende principes stapsgewijs te wijzigen.

04.04 Roel Deseyn (CD&V): Il est bien sûr judicieux de faire correspondre les statistiques de La Poste à celles d'autres entreprises.

Les travailleurs doivent effectivement se sentir bien à leur travail. La confiance est un élément important, mais le personnel de la SNCB qui est soumis à la règle "pas d'absence d'un jour sans certificat médical" ne se plaint pas.

La distorsion communautaire reste inexpliquée. Est-ce de la politisation? La différence d'âge de deux ans?

Pour les statistiques relatives aux absences, j'aurais aimé disposer de chiffres mensuels afin de voir si une évolution positive apparaît déjà. Les données sont proches de celles de 2004 et restent donc très éloignées des 7%.

suggesties negatief zouden zijn geweest met betrekking tot het absentisme.

De cijfers van 8,81 van de voorbije 12 maanden liggen dicht bij de 8,83 van 2004. Het zou goed zijn het werkelijke verloop te kennen tussen januari en september om een evolutie te kunnen vaststellen. U hebt niet expliciet op deze vraag geantwoord. Mocht de tendens die uit de eerste cijfers kon worden vastgesteld, zich doorzetten, dan zijn we nog ver verwijderd van de 7%.

U hebt gesproken over opdrijven van de controles. Zal er rekening gehouden worden met een geografische spreiding? Ik doe dit niet uit bevooroordeelung. Volgens de bonden zouden er in bepaalde regio's minder controles zijn dan elders het geval is. Het zou goed mocht ik op deze vraag een eenduidig en officieel antwoord krijgen.

04.05 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Dans la première partie de votre réponse, qui ne concernait pas forcément ma question, vous avez relativisé les différences, significatives ou non, par rapport à l'absentéisme en Wallonie et en Flandre. Vous avez rappelé également un certain nombre de raisons historiques et circonstancielles qui font que, pour l'absentéisme de longue durée, la Wallonie est un peu plus pénalisée.

Par rapport à ma question, quand on lit dans la nouvelle convention de travail qu'il faut encourager ceux qui n'abusent pas en fin de carrière, on attire l'attention sur ceux qui abusent et on les stigmatise inévitablement. Donc, cela pose déjà question en soi, même si on diminue le plafond à 300 jours cumulables possibles, 300 jours correspondant à un an et demi de travail.

Même si vous me dites que cela ne pénalise pas ceux qui ont un accident de travail – car les accidents de travail sont réglés par une autre législation –, cela pénalise tout employé de La Poste qui, dans sa dernière année d'activité, tombe simplement et vraiment malade. Si, en fonction d'une maladie, il doit bénéficier de semaines ou de mois de vrais congés de maladie, il ne pourra pas prétendre à cette prime en fin de carrière. Personnellement, je ne suis pas du tout d'accord avec ce genre de pratiques.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinstations in Veurne en Koksijde" (nr. 8182)

05 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les gares ferroviaires de Furnes et de Koksijde" (n° 8182)

05.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u zult er mij niet van kunnen verdenken een politicus te zijn die de meest lokale problemen in deze commissie wenst binnen te brengen. De verzuchtingen van de Westhoek over de stations van Veurne en Koksijde zijn evenwel nogal acuut en verdienen het te worden voorgelegd.

Het gaat, zoals de voorzitter terecht zei, over een regionale

J'aurais aussi souhaité une réponse claire quant aux différences entre les Régions. Les contrôles seront-ils intensifiés partout?

04.05 Olivier Chastel (MR): U relateert de verschillen op het stuk van werkverzuim tussen Wallonië en Vlaanderen, waarvoor dank.

In de nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst lezen we dat wie op het einde van zijn loopbaan geen misbruik maakt van zijn reserve aan ziekte dagen, moet worden aangemoedigd. Op die manier drukt men onvermijdelijk een stempel op de mensen die wel een beroep doen op hun reserve.

U wijst erop dat personeelsleden die het slachtoffer werden van een arbeidsongeval, niet door die maatregel worden getroffen. Hij benadeelt echter wel alle postbeambten die in hun laatste activiteitsjaar echt ziek worden. Ik ben het niet eens met dat soort praktijken.

05.01 Roel Deseyn (CD&V): La SNCB a décidé de ne plus ouvrir les guichets des gares de Furnes et de Koksijde que de 7.15 heures à 14.45 heures en semaine. Les heures d'ouverture ont également été fortement réduites le week-end. Cette situation constitue un

problematiek. Het gaat meer bepaald over de dienstregeling in de betrokken regio van Veurne en Koksijde, die niet zonder gevolgen blijft voor de treinreizigers. De NMBS heeft er de openingsuren van de loketten drastisch beperkt. Ze zijn nu alleen nog geopend van 07.15 uur tot 14.45 uur. Ook zullen een aantal loketten of stationsbedieningen tijdens het weekend heel beperkt open zijn.

Voor een toeristische regio is dat natuurlijk een drama, als dergelijke ingrepen gebeuren voor de weekenddienst. De dienstverlening kan dus niet meer worden gegarandeerd en ik vrees dat men ook een aantal reizigers zou kunnen mislopen.

Voor het station van Veurne is een absurditeit gegroeid. In Veurne is een gesloten fietsstalling die als gratis dienst aan de pendelaars wordt aangeboden. De dienst werd in het verleden als dusdanig ook gepromoot. Echter, pendelaars die vóór 07.15 uur de trein nemen – dat zijn er niet weinig – of die na 15.45 uur terug in Veurne aankomen – dat is geen fictieve situatie; het is een realiteit dat vele pendelaars na dit uur terugkeren met de trein – kunnen niet meer in de fietsstalling terecht. Dat zijn toch de berichten die mij bereiken. Dat was alleszins de situatie tot voor kort.

Wat betreft de perroninfrastructuur, de perrons in Koksijde zouden aan beide zijden zeker moeten worden verhoogd. De trein stopt er in een bocht naar links, terwijl rechts moet worden uitgestapt. Voor senioren is het erg moeilijk om op dat punt de trein op en af te stappen. Als u de situatie ter plaatse gaat bekijken, zult u merken dat er vrij hoge afstanden moeten worden overbrugd.

Er bestonden plannen – anders zou ik er vandaag ook niet expliciet naar peilen – om de perrons te verhogen, maar naar verluidt zouden ze zijn uitgesteld. Daarom peil ik naar de stand van zaken.

Hoe is een en ander gegroeid, de voorbije maanden, waardoor de NMBS in de betrokken regio en de betrokken stations van Veurne en Koksijde de dienstregeling heeft moeten inperken?

Zal het gebruik van de fietsstalling worden geregeld? Is er intussen misschien al een oplossing?

Hoe staat het met de perronverhoging die in het verleden werd aangekondigd? Wat is daarbij het te verwachten tijdspad?

05.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, ik zal met de laatste vraag beginnen. Het is zo dat de plannen om het perron van Koksijde te verhogen niet werden geschrapt, laat dat duidelijk zijn. Infrabel voert op dit ogenblik besprekingen met de gemeente Koksijde, in het kader van een totaalproject dat de gemeente voor ogen heeft voor het moderniseren van het stationsgebouw. Op basis daarvan zou alles samen worden genomen.

Op uw vragen over Veurne en Koksijde kan ik het volgende antwoorden. De openingsuren van de loketten van het station van Veurne dienden tot een minimum te worden beperkt ten gevolge van een gebrek aan het personeelsnetwerk wegens vervroegde pensionering en langdurige ziekten. Hierbij werd rekening gehouden met de drukste periode zodat de reizigers zo optimaal mogelijk

drame pour cette région touristique. Pourquoi réduire à ce point le service? Comment les touristes doivent-ils désormais s'informer?

En dehors des heures d'ouverture, comment les navetteurs de la gare de Furnes peuvent-ils accéder au bâtiment fermé servant de parking gratuit pour vélos?

Enfin, il semble que le projet de rehaussement des quais à Koksijde, une mesure pourtant urgente, a été reporté. Pourquoi?

05.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les projets de rehaussement des quais à Koksijde n'ont pas été annulés. Ils ont été intégrés au projet plus vaste de la modernisation des bâtiments de la gare.

En raison d'un manque de personnel, les heures d'ouverture du guichet de Furnes ont été limitées à la période de fréquentation la plus intense. La gare elle-même est ouverte jusqu'à six heures du soir. Jusqu'à

kunnen worden geholpen. Het station blijft wel open tot 18.00 uur, waarbij de aanwezige bediende, evenwel niet gekwalificeerd als loketbediende, de pendelaars en toeristen toch aan hun fietsen kan helpen. Hij staat gedurende die periode ook ten dienste van mensen die wat meer zorg nodig hebben zoals rolstoelgebruikers, blinden en anderen.

Ik kom thans tot de situatie in Koksijde. Op werkdagen is het station van Koksijde vanaf 06.30 uur open tot een stuk in de namiddag. Het verkoopperscentage in het station van Koksijde kan echter geen tweede dienst rechtvaardigen. Er is wel voorzien in versterking voor 120 dagen in de namiddag, tijdens het kustseizoen of het zomerseizoen.

Ten slotte, buiten de openingsuren kunnen de klanten altijd informatie bekomen op de website, maar dat is echter slechts mogelijk voor een bepaald deel van het cliënteel.

cette heure-là, il y a un membre du personnel qui peut donner aux voyageurs accès au parking pour vélos, notamment.

Quant à la gare de Koksijde, elle est ouverte les jours ouvrables de 6.30 heures jusqu'en fin d'après-midi. Compte tenu du pourcentage de ventes, un second service ne se justifie pas. Mais pendant la saison côtière, des renforts sont prévus pendant 120 jours.

En dehors des heures d'ouverture des guichets, la partie de la clientèle qui a accès à internet peut consulter le site web pour obtenir des informations.

05.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, er waren enkele aanzetten tot een oplossing. U zegt dat een en ander te maken heeft met een gebrek aan personeel in de dienst netwerk wegens opensioenstelling. Ik mag dan aannemen dat het hier over een tijdelijk probleem gaat. Is er een vervanging in het vooruitzicht gesteld? Men zou begrip kunnen opbrengen voor en aanvaarden dat er tijdelijk niemand is die de functie met de nodige kwalificaties kan invullen. Erger zou zijn, dat moet men dan ook toegeven, dat het vroegere kader niet meer zal worden ingevuld. Kunt u hierop nog een antwoord geven?

05.03 Roel Deseyn (CD&V): Le manque de personnel à Furnes est temporaire, j'espère? Pour les navetteurs d'une région périphérique comme celle-là, 18.00 heures, c'est un peu tôt pour fermer le parking pour vélos. J'espère qu'on trouvera une solution.

Wat de fietsstalling betreft, 18.00 uur is toch redelijker dan 14.45 uur. Men zou eens moeten nagaan hoeveel pendelaars er toekomen, zeker in een perifere regio. Ik zou er toch voor willen pleiten dat er een regeling ad hoc kan worden uitgewerkt via een lokale samenwerking of een soort conciërge. Dat is immers belangrijk voor de dienstverlening en het aantrekken van reizigers.

Voor de perrons hoop ik dat men spoedig tot een projectrealisatie kan komen in samenwerking met de gemeente Koksijde.

Kunt u nog een antwoord geven op de vraag over de vervanging, mijnheer de staatssecretaris?

05.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Dat moet voort worden onderzocht. Ik zal contact opnemen met het overheidsbedrijf om na te gaan of het hier gaat om een tijdelijk of een structureel personeelstekort.

05.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: La nature de la pénurie de personnel doit être examinée de plus près. Je contacterai l'entreprise publique elle-même.

In ieder geval, het zal zeker voort worden onderzocht.

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

06 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les rames RER" (n° 8215)

06 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de GEN-treinstellen" (nr. 8215)

06.01 Eric Massin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, à l'instar de mes collègues, je tiens à vous féliciter pour votre nomination. Ma question a été déposée alors que M. Vande Lanotte était encore ministre des Entreprises publiques.

Vous devez savoir que je l'avais déjà interpellé une première fois sur le dossier de l'acquisition des rames RER par la SNCB. Toutefois, après avoir constaté, quelques mois plus tard, qu'aucune décision n'avait encore été prise à ce sujet, j'ai décidé de l'interroger à nouveau.

Cette commande est évidemment très importante en termes de mobilité, en termes d'emploi pour l'atelier de maintenance de la gare de Charleroi Rail mais aussi pour certaines entreprises belges tant néerlandophones que francophones qui pourraient souscrire à ce dossier.

Début juillet, M. Vande Lanotte m'avait fait savoir que la croissance exponentielle prévisible du nombre de voyageurs dans le futur nécessitait une augmentation importante du nombre de places assises: 30.000 vers 2009-2010 et 70.000 à l'horizon 2012. Cela nécessitait l'acquisition de matériel complémentaire et la transformation de matériel existant mais, à l'époque, il ne pouvait me donner d'indications précises à ce sujet. En effet, il ne pouvait me dire si ce matériel serait acquis parallèlement aux rames RER ou s'il était appelé à les remplacer.

A l'époque, je lui avais signalé que la SNCB avait été relativement affirmative à ce sujet lors de déclarations à une presse économique. Ainsi "L'Echo" avait publié un article dans lequel il était dit que la SNCB avait purement et simplement décidé de ne pas acquérir du nouveau matériel RER. Pourtant, début juillet, M. Vande Lanotte déclarait que la décision n'avait pas encore été prise et qu'elle interviendrait dans les semaines à venir.

Lorsque j'ai déposé ma question, trois mois s'étaient écoulés sans qu'une décision à ce sujet n'ait été prise. Pourtant, le permis unique pour la mise à quatre voies entre Waterloo et Nivelles avait été délivré. Le RER était donc bien sur les rails, le lancement du chantier devant avoir lieu fin 2006. Mais qu'en était-il du charroi?

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire si la SNCB a finalement effectué un choix et si elle a envoyé le cahier des charges aux différents constructeurs? En effet, à l'époque, les constructeurs qui avaient été approchés se plaignaient de ne pas avoir reçu le cahier des charges, la SNCB ayant purement et simplement décidé de renoncer à l'acquisition de nouveau matériel.

Quelle est la décision finalement prise par la SNCB concernant ce dossier?

06.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur le président, monsieur Massin, je suis étonné par le contenu de votre question. En effet, la SNCB a envoyé le cahier des charges pour l'acquisition du matériel RER aux différents constructeurs et a également examiné les différentes offres déposées. De cette consultation de marché, il ressort que les solutions proposées par les constructeurs sont

06.01 Eric Massin (PS): Bijna vier maanden nadat ik de heer Vande Lanotte mijn laatste vraag over de aankoop van nieuwe GEN-treinstellen door de NMBS heb gesteld ("Beknopt Verslag" nr. 671 van 4 juli 2005, blz. 18 en 19) is er nog steeds geen beslissing gevallen.

Heeft de NMBS eindelijk een beslissing genomen en het bestek naar de diverse constructeurs gestuurd? Wat houdt de eindbeslissing van de NMBS in?

06.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Uw vraag verwondert me. De NMBS heeft de onderscheiden constructeurs immers het bestek overgezonden en heeft de – erg dure – offertes

coûteuses et que les premières rames ne pourraient être livrées qu'à partir de 2009. En outre, les rames proposées ne pourraient desservir que des quais hauts, lesquels ne seront généralisés sur l'ensemble du réseau RER que vers 2012.

Soucieuse d'accélérer le démarrage de l'exploitation RER, la SNCB a décidé de moderniser des automotrices existantes dans ses ateliers. Ces automotrices auront leur propre identité disposant notamment d'un système performant d'informations pour le voyageur. Ce matériel modernisé doit progressivement entrer en service en 2006. Il sera bien entendu nécessaire d'acquérir du matériel RER neuf. Le cahier des charges devra néanmoins être adapté en fonction de spécifications à mettre au point en concertation avec les autorités fédérales et régionales. Les clauses relatives à la maintenance de ce nouveau matériel à l'atelier de Charleroi ne seront pas modifiées.

onderzocht. De eerste treinstellen zouden pas vanaf 2009 kunnen worden geleverd en zouden enkel in combinatie met hoge perrons kunnen worden ingezet. Die laatste zouden pas vanaf 2012 beschikbaar zijn. Om die reden besliste de NMBS, om de uitbating van het GEN te versnellen, haar motorstellen te moderniseren. Die zouden in 2006 in gebruik worden genomen.

Er zal nieuw materieel nodig zijn voor het GEN, maar het bestek zal in overleg, tussen het federale niveau en de Gewesten, moeten worden aangepast. De clausules betreffende het onderhoud van het nieuwe materieel in de werkplaats van Charleroi zullen niet worden gewijzigd.

06.03 Eric Massin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je peux éventuellement comprendre votre étonnement. Selon les informations qui m'ont été transmises, le cahier des charges n'avait pas été transmis aux entreprises concernées. Il n'empêche que la SNCB, avant votre réponse et déjà début juillet dans le cadre d'un article publié dans "L'Echo", avait précisé que, dans l'état actuel des choses, elle avait décidé de renoncer à toute acquisition de matériel RER.

06.03 Eric Massin (PS): Begin juli kondigde de NMBS aan dat ze afzag van alle aankopen van materieel voor het GEN.

L'excuse selon laquelle les premières rames ne pourraient être livrées qu'à partir de 2009, ne correspond pas à l'information en ma possession. Le problème plus important, semblait-il, était celui du quai haut ou du quai bas. En ce qui concerne le quai haut, les adaptations ne seront apportées que vers 2012. D'après ce que je crois savoir, les rames elles-mêmes pouvaient faire l'objet d'adaptations. Je peux concevoir que la SNCB, à un certain moment, décide de moderniser ses automotrices ou d'acheter, éventuellement, de nouveaux wagons voyageurs, lesquels vont pouvoir servir sur le reste du réseau, plutôt que de procéder à l'acquisition de nouveau matériel RER.

Het grootste probleem vormt de hoogte van de perrons, die tegen 2012 zouden worden aangepast. Ook de treinstellen zouden kunnen worden aangepast.

Ik kan begrijpen dat de NMBS er de voorkeur aan geeft haar motorstellen te moderniseren of nieuwe personenrijtuigen aan te kopen, in plaats van nieuw materieel voor het GEN. Ik zal u later opnieuw ondervragen met betrekking tot het materieel voor het GEN en de modernisering van de motorstellen.

Quant à votre réponse, vous dites que le matériel doit être modernisé pour entrer progressivement en fonction en 2006. Je vous interrogerai sans doute ultérieurement, afin de connaître l'évolution de la situation de même que les moyens financiers qui seront mis en œuvre et je me permettrai bien évidemment d'établir une petite comparaison entre, d'une part, le matériel RER et, d'autre part, la modernisation de ses automotrices.

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

07 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le nouveau plan d'investissements du groupe SNCB" (n° 8351)

07 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het nieuwe investeringsplan van de NMBS-groep" (nr. 8351)

07.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, le conseil d'administration du holding de la SNCB aurait récemment revu le plan d'investissements pour la période 2005-2007 en évoquant entre autres raisons des contraintes budgétaires, d'une part, et la clé de répartition régionale, d'autre part. Les modifications au plan comporteraient notamment le report de certains projets ou le retard dans l'exécution de certains travaux, retards qui concerneraient entre autres la gare de Gosselies et le parking de Louvain-la-Neuve mais aussi le RER en général, comme on vient de le dire. Quant à la modernisation de la ligne Bruxelles–Luxembourg, elle pourrait être purement et simplement abandonnée en raison de l'absence de rentabilité d'un partenariat public-privé.

Ces modifications annoncées ont déjà suscité de vives réactions en Région wallonne où on craint que les accords de décembre 2004 ne soient pas respectés. J'aurais voulu savoir de quelle manière les Régions ont été impliquées dans la modification de ce plan d'investissements, quel est l'état actuel de ce plan et de quels moyens dispose le gouvernement en concertation avec les Régions pour modifier ce plan d'investissements.

07.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Cher collègue, il est important de souligner qu'il n'est aucunement question d'un nouveau plan d'investissements. Premièrement, le plan quadriennal 2004-2007 a été élaboré au début de cette législature en concertation avec les Régions. Les priorités et les projets de ce plan restent valables. De plus, après la restructuration du groupe SNCB, le gouvernement a demandé que les trois nouvelles sociétés procèdent à une actualisation de ce plan afin d'ajuster les budgets 2006 et 2007 à l'état d'avancement des chantiers, de tenir compte des lignes de force définies dans les contrats de gestion et de l'évolution des sources de financement.

Cette actualisation a été réalisée. La SNCB Holding m'a transmis le 30 septembre, comme prévu, un plan intégré incorporant de manière coordonnée les plans des trois entités. Moyennant quelques modifications mineures quant aux sources de financement, cette version actualisée du plan pour les années 2006-2007 a été présentée au comité de concertation gouvernement fédéral/ gouvernements Régions et Communautés qui en a pris acte.

Il n'a jamais été question d'abandonner quelque projet que ce soit. La modernisation de la ligne Bruxelles–Luxembourg sera poursuivie grâce à un mécanisme de préfinancement régional, comme convenu en 2003. Nous n'envisageons plus de recourir à une formule de partenariat public-privé pour cette ligne. J'espère avoir répondu clairement à votre question.

07.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie.

07.01 Olivier Chastel (MR): Budgettaire beperkingen en de gewestelijke verdeelsleutel zouden aan de basis liggen van de herziening van het investeringsplan 2005-2007 van de NMBS-Holding. Daardoor zouden onder meer de werken aan het station van Gosselies, de parking van Louvain-la-Neuve en het GEN vertraging oplopen. Naar het schijnt zou ook de modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg in het gedrang komen omdat een publiek-private samenwerking niet rendabel zou zijn.

Hoe ziet dat investeringsplan er thans uit? Hoe werden de Gewesten bij de wijzigingen betrokken?

07.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Het plan 2004-2007 dat samen met de Gewesten bij de start van de zittingsperiode werd opgesteld, wordt onverkort uitgevoerd. Na de herstructurering van de NMBS-groep heeft de regering de drie vennootschappen gevraagd om, rekening houdend met de beheersovereenkomsten en de evolutie van de financieringsbronnen, de begrotingen aan de uitvoering van de werken aan te passen.

Op 30 september heeft de NMBS-Holding mij een plan bezorgd waarin de plannen van de drie filialen zijn opgenomen. Dat plan werd aan het Overlegcomité van de federale en de gewest- en gemeenschapsregeringen voorgelegd.

We zijn nooit zinnens geweest een project op te geven en de lijn Brussel-Luxemburg zal met geld dat door de Gewesten wordt geprefinancierd verder gemoderniseerd worden. We zien geen heil meer in een publiek-privaat partnerschap voor die lijn.

07.03 Olivier Chastel (MR): Hoe

Vous avez répondu clairement aux questions. Mais il subsiste encore un doute dans mon esprit concernant les retards au niveau des études et des travaux liés à la gare de Gosselies et au parking de Louvain-la-Neuve. Vous n'avez peut-être pas la réponse maintenant mais pourriez-vous me faire parvenir le détail de ce qui est prévu pour 2005 à 2007 concernant ces deux chantiers?

07.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Le comité de concertation traitera ces deux dossiers de la même manière.

zit het met de vertragingen? Kan u mij informatie verstrekken over het station van Gosselies en de parking van Louvain-la-Neuve?

07.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Beide dossiers moeten op dezelfde manier behandeld worden.

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

08 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de krantenuitreiking vóór 7u30" (nr. 8306)

08 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution des journaux avant 7h30" (n° 8306)

08.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, binnenkort, tegen 1 januari 2006 zouden alle kranten die via De Post verspreid worden voor 7.30 uur – 's morgens natuurlijk – in de bus van de abonnees moeten liggen. Dat is geen nieuws, dat is het resultaat van een overeenkomst tussen De Post, de dagbladuitgevers en de overheid.

Onder die vorige overeenkomst diende over het hele land gemiddeld 82% van de kranten voor 7.30 uur in de bus te vallen. We gaan er dus op vooruit, nu streeft men naar de totaliteit van 100%. Alle kranten in de bus voor 7.30 uur vraagt natuurlijk heel wat mensen en middelen. Men heeft die becijferd zowat 11,5 miljoen euro op jaarbasis waarbij De Post, de Staat en de uitgevers ieder voor een derde zouden zorgen. Als ik zeg De Post en de Staat een derde, dan is de uiteindelijke rol voor de overheid in totaliteit natuurlijk meer dan een derde gezien de participaties in De Post. Hoe een en ander gefinancierd en geïmplementeerd zal worden, daar zijn nog enkele onduidelijkheden over. Vandaar mijn vragen.

Wat is het huidige percentage en wat zal met andere woorden het verbeteringspercentage moeten zijn? Hoeveel zijn we van die 100% verwijderd? Het is niet onbelangrijk om daar even naar te peilen zo kort tegen de deadline. Het zou ook goed zijn de regio's en provincies te kennen die voorlopig nog het slechtst scoren en te kijken waaraan dit te wijten is. Zullen daar structurele zaken moeten gaan veranderen? Wat zijn daar de behaalde percentages? Met andere woorden, wat zijn de slechtste percentages en in welke regio komen die voor? Men spreekt in een antwoord, bezorgd door het vorige bevoegde lid van de regering, toen nog minister voor Overheidsbedrijven, uw collega en partijgenoot Vande Lanotte, van 167 extra voltijdse krachten die zouden worden ingezet. Waar zullen die ingezet worden? Is dit conform de percentages die moeten ingehaald worden? Hoeveel zullen dit er zijn in Wallonië, Vlaanderen en Brussel? Licht dit in de lijn van de te verbeteren percentages?

Hoeveel bedroeg de tegemoetkoming vanwege de Staat in de 82%-overeenkomst, dus in de huidige situatie? Wat zullen daar de door te voeren wijzigingen zijn? Ik heb gezegd dat een derde, een derde, een

08.01 Roel Deseyn (CD&V): D'ici au 1^{er} janvier 2006, La Poste devrait distribuer tous les journaux aux abonnés avant 7.30 heures. Le précédent accord conclu entre La Poste, les éditeurs de journaux et les pouvoirs publics prévoyait une moyenne de 82%. Le nouveau projet coûtera 11,5 millions d'euros par an, également répartis entre La Poste, les éditeurs et l'État.

Quelle est la proportion des journaux est actuellement distribuée avant 7.30 heures? A quand les 100%? Dans quelles régions et provinces les résultats sont-ils les moins bons? Quels sont ces résultats exprimés en pourcentage et comment s'expliquent-ils? Selon l'ancien ministre, M. Vande Lanotte, il devait être procédé au recrutement de 167 agents à temps plein supplémentaires. Où seront-ils affectés? Seront-ils répartis en fonction des pourcentages à réaliser? Quelle part l'État a-t-il financée lors du précédent accord? Le tiers investi par La Poste dans le cadre du nouvel accord n'est-il pas aussi à charge de l'État? En effet, il s'agit d'un service public aux citoyens. Où La Poste trouve-t-elle ces moyens? Quelles sont les cinq provinces qui profitent le plus, en

derde natuurlijk een eenvoudige samenvatting is van de realiteit want het derde dat De Post in de nieuwe overeenkomst voor haar rekening neemt zal uiteindelijk meer komen van algemene middelen van de belastingbetaler. Zo niet, uit welke middelen haalt De Post dan wel dat te financieren aandeel?

Ten slotte, welke 5 provincies winnen procentueel gezien het meest met de nieuwe overeenkomst? Ze moeten allemaal tot 100% komen. Exact hoeveel van het derde deel dat de Staat betaalt gaat naar deze provincies?

08.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: In verband met uw eerste vraag, mijnheer Deseyn, kan ik u antwoorden dat de vorige conventie voorzag in een uitreiking van gemiddeld 82 procent van de kranten voor 07.30 uur. Voor elke gemeente in België werd een soort aparte kwaliteitsnorm vastgelegd die varieerde tussen 55 en 100 procent, uiteraard op basis van de bevolkingsdichtheid. Dit percentage werd in september 2004 gehaald.

In juli 2005 – de meest recente cijfers – werd een tussentijdse kwaliteitsmeting uitgevoerd door de regulator, het BIPT. Daaruit bleek dat op dat moment gemiddeld 91,7 procent van de kranten voor die tijd werden uitgereikt.

De in de vorige conventie vastgelegde percentages per kantoor resulteerden in verschillende gemiddelden per provincie. Misschien moet ik ze even opsommen:

In Antwerpen gaat het over 85,7 procent, in Limburg 82,5 procent, in West-Vlaanderen – het zal u plezier doen – 96,4 procent, in Oost-Vlaanderen 98,7 procent, in Vlaams-Brabant 83,1 procent, in Waals-Brabant 77,9 procent, in Henegouwen 83,8 procent, in Namen 73,7 procent, in Luik 73,9 procent en ten slotte Luxemburg 59,1 procent. De Post organiseert, zoals u weet, geen vervroegde krantenbedeling in het Brussels Gewest en in Antwerpen Stad. Deze percentages werden vastgelegd tijdens de onderhandelingen over de vorige conventie.

Wat uw derde vraag betreft, de 167 extra voltijdse krachten zijn ingezet over de provincies verdeeld. In Vlaanderen zijn 88 van deze mensen ingezet, in Wallonië 76 eenheden en in Brussel 0. Op die manier komen we aan 167, mits een kleine berekeningsfout. Het is ongeveer zo; 88/76 is ongeveer de verhouding tussen Vlaanderen en Wallonië. In Vlaanderen zijn de meeste extra mensen ingezet in Limburg en Antwerpen. In Wallonië gaat het voornamelijk over Luik en Luxemburg.

Hoewel de Waalse provincies gemiddeld een lagere kwaliteit halen dan de Vlaamse provincies in de 82 procent-overeenkomst, is de extra personeelsinzet dus groter in Vlaanderen. Dit wordt verklaard doordat er meer krantenabonnementen zijn in Vlaanderen waardoor er in absolute cijfers dus meer kranten bijkomen in de vervroegde uitreiking in Vlaanderen dan in Wallonië.

Wat betreft uw vraag hoeveel de tegemoetkoming vanwege de Staat bedraagt, als men het jaar 2004 als basis neemt, komt men aan een gefactureerd bedrag aan de Staat van 83,8 miljoen euro voor de vervroegde uitreiking van de kranten. De tegemoetkoming vanwege

pourcentage du nouvel accord? Quelle part du tiers payé par l'État va à ces provinces?

08.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Lors de la précédente convention, il avait en effet été prévu pour la distribution une moyenne de 82% avant 7.30 heures. Une norme de qualité distincte allant de 55 à 100% a été fixée pour chaque commune sur la base de la densité de population. Le taux a été atteint en septembre 2004. En juin 2005, l'IBPT a procédé un mesurage intermédiaire de la qualité qui a montré qu'en moyenne, 91,7% des journaux sont distribués à temps.

La moyenne est de 85,7% en province d'Anvers, de 82,5% dans le Limbourg, de 96,4% en Flandre occidentale, de 98,7% en Flandre orientale, de 83,1% en Brabant flamand, de 77,9% en Brabant wallon, de 83,8% dans le Hainaut, de 73,7% à Namur, de 73,9% à Liège et de 59,1% dans le Luxembourg. La Poste n'organise pas de distribution anticipée à Bruxelles et à Anvers-ville.

Sur un total de 167 agents à temps plein, 91 travaillent en Flandre, 76 en Wallonie et aucun à Bruxelles. En Flandre, la plupart des nouveaux effectifs ont principalement été affectés au Limbourg et à Anvers. En Wallonie, il s'agit de Liège et du Luxembourg. Si c'est en Flandre que le nombre d'agents supplémentaires est le plus important, c'est parce que les abonnements de journaux y sont plus nombreux.

Un montant de 83,8 millions d'euros a été facturé à l'État pour

de Staat werd bepaald conform de algemene regels inzake staatscompensatie voor publieke diensten, opgenomen in de beheersovereenkomst tussen de Staat en De Post.

Wat uw vijfde vraag betreft, het vierde beheerscontract tussen de Staat en De Post zal voorzien in een jaarlijkse vergoeding die toelaat om tijdens de duur van het contract De Post te vergoeden voor de opgelopen kosten in het kader van de uitvoering van de publieke diensten. Dit bedrag omvat welteverstaan tevens de vergoeding voor de dienst vervroegde uitreiking van kranten.

Ik dien het antwoord op uw zesde vraag schuldig te blijven. De Post beschikt niet over een regionale of provinciale boekhouding. Deze vraag is op dit ogenblik dus niet beantwoordbaar.

la distribution anticipée. L'intervention a été déterminée conformément aux règles générales en matière de compensations de l'État pour les services publics figurant dans le contrat de gestion.

Le quatrième contrat de gestion prévoira une indemnité annuelle qui permettra, pendant la durée du contrat, d'indemniser La Poste pour les coûts générés dans le cadre de ses missions de service public. Le montant prévu comprend également l'indemnité pour la distribution anticipée.

En l'absence de comptabilité régionale ou provinciale à La Poste, je ne peux répondre à la sixième question.

08.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor deze interessante informatie. De 83,8 miljoen die werd gefactureerd aan of betaald door de federale overheid, diende voor het realiseren van de overeenkomst van 82%, de overeenkomst van 2004 eigenlijk. Redelijkerwijs kan men dus verwachten, als men streeft naar dekkingcijfers van 100% vóór 07.30 uur, dat het voor 1 januari 2006 een aanzienlijk deel meer zal zijn, want u spreekt over 167 mensen die werden aangeworven om dit te kunnen realiseren. Het zou goed zijn om de cijfers of de prognose te krijgen met betrekking tot de meerkosten in dat verband. Wat zal het aandeel van die uitreiking zijn in de totaliteit?

08.03 Roel Deseyn (CD&V): L'accord de 2004 prévoyait un taux de distribution de 82%, pour une enveloppe fédérale de 83,8 millions d'euros. Comme on tend désormais vers 100%, une forte augmentation de ce montant peut être escomptée pour 2006. A combien se monteront les surcoûts? Quelle part de l'ensemble représentera la distribution?

08.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De verhouding 88/76 mag u corrigeren in 91/76. Er is een kleine optelfout gebeurd in de voorbereiding, maar daarmee hebt u toch de juiste verhouding.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van de heer Mark Verhaegen aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van een 'Buzzy Pass' door de NMBS" (nr. 8413)

09 Question de M. Mark Verhaegen au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'introduction d'un abonnement avantageux 'Buzzy Pass' par la SNCB" (n° 8413)

09.01 Mark Verhaegen (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, jongeren en studenten in het bijzonder hebben een grote behoefte aan verplaatsing op elk uur van de dag. Ook beschikken ze gewoonlijk niet over een inkomen waardoor de vraag naar goedkoop openbaar vervoer nog prangender is. Zij zitten bovendien nog in een leerfase tijdens dewelke het nog nodig is goede gewoontes aan te leren. Ze zijn nog kneedbaar en kunnen nog goede attitudes aanleren richting het collectief openbaar vervoer.

09.01 Mark Verhaegen (CD&V): Nul doute que la SNCB pourrait faire plus d'efforts pour les jeunes. Ce qu'on a appris étant jeune, on ne l'oublie jamais et des tarifs modiques sont la meilleure façon de familiariser la jeunesse aux transports publics. Le secrétaire d'État est-il disposé à élaborer pour le train une formule tarifaire

De NMBS kan nog heel wat bijkomende inspanningen leveren voor

die groep. Als jongeren van 12 jaar tot ongeveer 25 jaar op een goedkope manier met tram, trein of bus kunnen reizen, hoeven er misschien geen Trein-Tram-Busdagen meer te worden georganiseerd, aangezien zij zo beter vertrouwd geraken met het openbaar vervoer.

Een goede aanzet zou een soort kopie van de Buzzy Pass kunnen zijn. De Buzzy Pass, welbekend van De Lijn, is trouwens een succesverhaal. Die maatschappij zorgt ervoor dat jongeren voor ongeveer 150 euro een heel jaar lang overal in Vlaanderen met de bus kunnen rijden, en dat allemaal onder het motto "Jong geleerd is oud gedaan".

Dat brengt mij bij twee vragen. Mijnheer de staatssecretaris, bent u bereid een tariefformule voor de NMBS uit te werken die vergelijkbaar is met de Buzzy Pass? Indien ja, onder welke vorm wenst u dat dan te realiseren?

09.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer Verhaegen, we moeten toch de nadruk leggen op een belangrijk verschil, met name dat alles wat met de spoorwegen te maken heeft, weinig vergelijkbaar is met het busvervoer.

De uitbating van een spoornet kost veel meer dan het rondrijden met bussen. Allereerst kost het rollend materieel een veelvoud. Bovendien draagt de treinvervoerder bij voor de aanleg en het onderhoud van de spoorinfrastructuur, terwijl een busvervoerder niet hoeft te betalen voor het gebruik van de openbare weg.

Treintrajecten zijn ook langer dan bustrajecten. Men kan in theorie met de Buzzy Pass van De Lijn met opeenvolgende bussen van Hasselt naar Oostende rijden, maar dat doet natuurlijk niemand. Met de trein maakt men dergelijke verre verplaatsingen wel.

Er zijn dus meerdere redenen waarom een netabonnement voor de trein tegen de prijs van een Buzzy Pass niet haalbaar is. Dat mag volgens mij ook redelijk worden genoemd.

Op termijn kan worden nagedacht over sommige forfaitaire tariefformules, en dan liefst in samenwerking met alle openbaarvervoermaatschappijen. Het overleg daaromtrent is sinds enige tijd aan de gang.

Intussen kunnen jongeren zich voordelig met de trein verplaatsen dankzij de Schooltreinkaart, de Campuskaart, de Go Pass en de Key Card. Ik wil u bovendien de recente beslissing van de regering in herinnering brengen waardoor studenten tussen 18 en 26 jaar een bijkomende korting van 40% hebben gekregen op hun treinabonnement om gelijkgeschakeld te zijn met studenten jonger dan 18. Dat zal het treingebruik uiteraard doen toenemen.

09.03 **Mark Verhaegen** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb mijn vraag op 7 oktober overgemaakt aan toenmalig minister van Overheidsbedrijven Vande Lanotte in de hoop een aantal duidelijke incentives te kunnen krijgen in verband met het schoolverkeer, in verband met de tarieven voor die doelgroep, die omlaag moeten. Mijn vraag is toen spijtig genoeg niet aan bod gekomen.

inspirée du Buzzy Pass de De Lijn qui permet aux jeunes de prendre le bus partout en Flandre et pendant une année entière pour 150 euros environ.

09.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Le réseau ferroviaire n'est pas vraiment comparable au système de transport par bus. Non seulement son exploitation est beaucoup plus coûteuse et le coût de son matériel roulant équivaut à plusieurs fois le coût des bus, mais notre société de chemins de fer doit supporter également une partie du coût de l'infrastructure ferroviaire. En outre, les trajets parcourus en train sont bien plus longs. Par conséquent, il n'est pas possible d'instaurer un abonnement de type réseau au tarif du Buzzy Pass. Cela dit, une concertation portant sur un certain nombre de formules forfaitaires est en cours.

Les jeunes peuvent d'ores et déjà voyager en train avec la carte scolaire, la carte Campus, le Go-Pass et la Keycard. De plus, le gouvernement a pris l'initiative de diminuer de 40% le prix de l'abonnement ferroviaire pour les jeunes de 18 à 26 ans.

09.03 **Mark Verhaegen** (CD&V): Les tarifs des chemins de fer sont liés à l'inflation. Serait-il envisageable de ne pas indexer les formules "jeunes"?

In zijn maidenspeech als partijvoorzitter op 15 oktober, dus een week na mijn vraag, die ik ingediend heb op 7 oktober, kondigde de heer Vande Lanotte aan hetgeen u zegt, mijnheer de staatssecretaris, namelijk dat de jongeren, de studenten dan weliswaar, tussen 18 en 26 jaar met ingang van 1 februari volgend jaar een reductie van 40% kunnen krijgen op hun treinabonnement.

Ik voelde mij toen een beetje gepakt door het rode ideeënfabriekje. Tot nader order maak ik daarvan geen deel uit en zal ik er nooit deel van uitmaken. Het idee werd een beetje gepikt. Het was een idee dat ik zelf gelanceerd had. Ik vroeg mij af of het niet goed zou zijn om een forse prijsreductie in te voeren. Ik was daardoor gepikeerd. Anderzijds ben ik ook tevreden dat er hier begin volgend jaar dan toch een stap vooruit zal worden gezet en dat er deels tegemoet zal worden gekomen aan de verzuchting die ik toen heel duidelijk heb willen stellen, maar spijtig genoeg niet heb kunnen stellen omdat mijn vraag niet aan bod gekomen is. Ik vind het heel erg positief.

Ondertussen blijft er nog een beetje een vrees, op korte termijn, voor de jongeren. Er is immers ook nog een koppeling van de tarieven aan de inflatie. Zij vrezen dat er nog 3,85% zal bijkomen bovenop de huidige tarieven, bovenop de tarieven die zij nu betalen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb de vraag wel niet schriftelijk gesteld, maar wij zitten hier nu toch samen. Kan deze problematiek verholpen worden? Kan u de inflatiesprong voor die groep van mensen die geen inkomen heeft en dus ook geen indexkoppeling van het loon kent laten vallen? Dat zou op korte termijn een goede zaak zijn.

09.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, het is zo dat ik mij op dit vlak uiteraard moeilijk kan uitspreken over mijn voorganger. Laten wij ons troosten met de gedachte dat goede ideeën vele vaders en moeders hebben.

09.04 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Le prix de l'abonnement scolaire ne sera pas indexé l'année prochaine.

Het is ook zo dat de schoolabonnementen voor het volgende jaar niet aan de index zullen gekoppeld worden. Ze zullen dus nominaal ongewijzigd blijven. Op die manier zal worden tegemoetgekomen aan de bezorgdheid die u uit, namelijk dat jong geleerd oud gedaan is, zoals u het zelf hebt geformuleerd. Dat gaat mijn kabinet in elk geval ook zeer ter harte.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Karel Pinxten aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het perron van het station van Overpelt" (nr. 8458)

10 Question de M. Karel Pinxten au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le quai de la gare d'Overpelt" (n° 8458)

10.01 **Karel Pinxten** (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, ik wil u van harte proficiat wensen met uw nieuwe opdracht. Ik wens u alle succes toe, vreugde op de ogenblikken dat er vreugde te beleven valt, en vooral moed als het nodig is.

10.01 **Karel Pinxten** (VLD): Le Comité consultatif des usagers auprès du groupe SNCB a formulé un avis comportant une série d'observations fondées à propos du confort des usagers au point d'arrêt à Overpelt. Quelle est la

Mijn vraag handelt over de stopplaats Overpelt. Ik ben in het bezit gekomen van een advies van het raadgevend comité van de

gebruikers van de NMBS stopplaatsen of stations. Dat doet reeds een aantal jaar empirische onderzoeken op verschillende plaatsen bij diverse stopplaatsen en stations van de NMBS naar de kwaliteit van het onthaal van de gebruikers. Ik weet dat de gebruikers en het personeel van de NMBS u na aan het hart liggen. Vandaar mijn vraag.

Het advies van het raadgevend comité valt uiteen in enerzijds een situatieschets en, anderzijds in een aantal voorstellen. Het advies kwam tot stand na een aantal plaatsbezoeken. Blijkbaar is het comité afgestapt bij ons in de stopplaats Overpelt. Het doet een aantal voorstellen. Die hebben te maken met de stationsomgeving, het perron zelf en alles wat te maken heeft met de signalisatie.

Mijn vragen zijn eenvoudig en kort.

Is het mogelijk enig gevolg te geven aan de voorstellen? Ik weet dat u uiteraard niet alle stopplaatsen en stations kunt bezoeken. Ik denk dat de bevindingen van het raadgevend comité kloppen met de realiteit op het terrein. Wat is het antwoord van de NMBS op het advies, indien dat reeds beschikbaar is?

Ten tweede, kunt u zich in het advies terugvinden?

Ten derde, het advies dateert van september. Kan er reeds gevolg worden gegeven aan het advies? Zo niet, zult u de problematiek ter harte nemen?

10.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer Pinxten, bedankt voor de vriendelijke woorden.

Overeenkomstig het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS Holding centraliseert de holding de relaties van de groep met het raadgevend comité van de gebruikers en zorgt voor het secretariaat ervan. Zij verbindt er zich onder meer toe, binnen een redelijke termijn, te antwoorden op alle adviezen die het comité formuleert.

Het advies, dat Infrabel en de NMBS aanbelangt, werd hun inderdaad recent opgestuurd. Zij zullen het op de gebruikelijke manier onderzoeken. Op dit ogenblik is het antwoord nog niet geformuleerd. Indien op basis van het onderzoek blijkt dat er bijstellingen moeten gebeuren, zullen zij daartoe uiteraard de nodige initiatieven nemen. Op dit moment kan ik u ook meedelen dat er te Overpelt geen acties worden ondernomen. Daarin is althans niet voorzien door Infrabel en de NMBS.

Op uw vraag of ik dat ter harte zal nemen, kan ik u meedelen dat dat uiteraard afhangt van het advies en het antwoord dat wordt geformuleerd. Op dat ogenblik zullen wij dat zeker met de nodige aandacht onderzoeken en u daarvan in kennis stellen. Op dit ogenblik moet ik u het antwoord ten gronde op die vraag schuldig blijven.

10.03 **Karel Pinxten** (VLD): De bedoeling van het advies van het raadgevend comité is altijd geplande vernieuwingen niet te doorkruisen. Ik heb uit uw antwoord begrepen, mijnheer de staatssecretaris, dat er momenteel geen vernieuwingen gepland zijn. Dat is voor mij niet nieuw. Ik zou u toch met aandrang willen vragen om een en ander van nabij te laten volgen door uw kabinet en dan bedoel ik niet alleen voor de stopplaats bij ons, maar ook voor de

réponse de la SNCB aux observations et aux propositions du Comité? Le secrétaire d'État sera-t-il attentif à ce dossier?

10.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les observations formulées dans l'avis concernaient tant Infrabel que la SNCB, qui sont tenues de réagir aux observations du Comité dans un délai raisonnable. L'examen de l'avis aura lieu selon la procédure habituelle. Il n'y a pas encore de réponse pour l'instant et je ne puis donc pas répondre sur le fond. La SNCB n'a pas prévu d'aménagements à Overpelt.

10.03 **Karel Pinxten** (VLD): Je demande avec insistance au cabinet du secrétaire d'État de suivre très attentivement les recommandations du Comité, afin que je ne doive pas revenir sur le sujet.

andere stopplaatsen waarnaar empirisch onderzoek werd gevoerd. Het gaat immers over een gebied met 25.000 à 30.000 pendelaars en er is zeer specifiek een probleem voor de mensen die dagelijks naar hun werk gaan. Bovendien rijst er in even grote mate een probleem op het vlak van de parkeermogelijkheid. Ook het stoppen met de wagen om mensen af te zetten, is niet zo eenvoudig en er is ook een probleem voor de fietsers. Op het vlak van de infrastructuur en de klantvriendelijkheid moeten volgens mij een aantal initiatieven worden overwogen door de NMBS.

Ik dank u alleszins voor uw antwoord en uw bereidwilligheid – in casu uw kabinet – om de problematiek te volgen. Dat vermijdt dat ik over twee of drie maanden eenzelfde vraag moet stellen. Dat is in uw en ook in ons belang.

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

11 Vraag van mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de reactivering van de spoorweglijn Hasselt-Maastricht" (nr. 8463)

11 Question de Mme Liesbeth Van der Auwera au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réactivation de la ligne ferroviaire Hasselt-Maastricht" (n° 8463)

11.01 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik kom al voor de derde keer in deze commissie – uiteraard twee keer voor minister Vande Lanotte en vandaag voor u – met een vraag aangaande de reactivering van spoorlijn 20 op het traject tussen Hasselt en Maastricht. Die lijn was destijds opengesteld voor personenvervoer maar is dat op het ogenblik niet meer.

Minister Vande Lanotte heeft mij eind vorig jaar gezegd op het einde van dit jaar opnieuw in deze commissie met die vraag te komen omdat tegen deze tijd het nieuwe vervoersplan van de NMBS klaar zou zijn en omdat, overeenkomstig artikel 31 van het beheerscontract tussen de NMBS en de Staat, de NMBS nog voor acht socio-economisch belangrijke assen een studie moest maken tegen het einde van dit jaar. De mogelijke verbeteringen van het aanbod op die assen moesten worden voorgelegd. De as Hasselt-Maastricht is een van die acht assen. Die as is uiteraard voor de provincie Limburg belangrijk omdat op die manier twee provinciesteden met elkaar in contact worden gebracht, maar ze is tevens belangrijk met het oog op het toerisme in Limburg. Ook het Euregionaal karakter komt daarbij aan bod, plus de Vlaamse as, die zo opnieuw als een geheel zou kunnen worden beschouwd.

Die spoorlijn wordt thans in het provinciaal ruimtelijk structuurplan erkend als een belangrijke spoorlijn. Ik wil u dan ook vragen, mijnheer de staatssecretaris, of met die argumenten vanuit de provincie Limburg rekening werd gehouden, en of in het nieuwe vervoersplan in de reactivering van die lijn voorzien wordt? Indien dat niet het geval is, op basis waarvan is dat dan beslist?

*Voorzitter: Guido De Padt.
Président: Guido De Padt.*

11.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mevrouw Van der Auwera, het is ook door mijn voorganger gemeld dat hierover al een paar

11.01 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): L'ancien ministre, Vande Lanotte, m'avait suggéré de reposer ma question sur la réactivation de la ligne Hasselt-Maastricht vers la fin de 2005, lorsque le nouveau plan de transport de la SNCB serait disponible. Pour la province de Limbourg, la réouverture de la ligne reliant les chefs-lieux de province, Hasselt et Maastricht, est importante à plusieurs égards, notamment sur le plan touristique.

Qu'en est-il de l'étude socio-économique que la SNCB devait consacrer à huit axes ferroviaires? Quelles sont les perspectives concernant l'axe Hasselt-Maastricht? Quels sont les arguments majeurs pris en considération?

11.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: L'étude à laquelle la SNCB

keren is geïntervenieerd en daarover al een aantal gesprekken plaats heeft gevonden. Op uw vraag hoever de studie is geëvolueerd, onder meer inzake de vooruitzichten voor de as Hasselt-Maastricht, kan ik u aanduiden dat de in artikel 31 van het beheerscontract tussen de federale overheid en de NMBS gevraagde studie momenteel wordt uitgevoerd. De resultaten zullen, zoals gepland, bekend zijn einde 2005. Dat is in feite het antwoord op uw eerste en tweede vraag.

Wat uw derde vraag inzake de voorgestelde treindienst en de hieruit resulterende prognoses van reizigers voor 2010 betreft, baseert de NMBS zich op de resultaten van de stimulistudie, die in 2002 en 2003 in opdracht van de Vlaamse regering werd uitgevoerd. Dat is een zeer uitgebreide en objectieve studie. Er werd een algemene kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer in de provincie Limburg bestudeerd met een speciale casestudie over het tracé Hasselt-Maastricht. De NMBS gaat ervan uit dat in de stimulistudie rekening gehouden werd met de door u aangehaalde argumenten die, met permissie gezegd, zo blijkt, reeds verschillende jaren bekend zijn. Voor de financiële aspecten zal er een gedetailleerdere analyse uitgevoerd worden aan de hand van actuele ontvangsten en kosten. Op basis daarvan zullen we stap per stap verder kunnen gaan. Nogmaals, wij wachten uiteraard op het antwoord dat de studie zal geven aan het einde van dit jaar. Dat betekent dat we 2 of 3 maanden verwijderd zijn van die wetenschap.

Voor zover nodig, wil ik uiteraard ook verwijzen naar het antwoord dat mijn voorganger heeft gegeven op de vragen die u in de commissie ook op 8 november 2004 hebt gesteld.

11.03 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Ik vind uw antwoord nogal vaag, mijnheer de staatssecretaris. U verwijst naar de stimulistudie die in 2004 werd uitgevoerd. Daaruit bleek dat er aanbevolen werd om de lijn te heropenen. Het zou voorbarig zijn mocht ik ervan uitgaan dat in het vervoersplan wordt gesteld dat het stimulierapport op dit punt wordt gevolgd en dat men ervoor gaat om die lijn te heropenen. Uiteindelijk betreft het alleen nog de financiële aspecten, waarover wij het moeten hebben. Of zie ik dat verkeerd?

11.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Op dit ogenblik kan ik daarop geen pasklaar antwoord geven, omdat dit het voorwerp uitmaakt van de studie. Binnen de drie maanden zal ik hopelijk daarover volledig uitsluitsel kunnen geven. Ik kijk daar in ieder geval naar uit.

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

De **voorzitter**: Ik zal mijn vraag nr. 8579 laten aansluiten bij mijn laatste vraag, nr. 8616.

12 Interpellatie van de heer Roel Deseyn tot de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de verdeling van de werklust binnen de NMBS" (nr. 696)

12 Interpellation de M. Roel Deseyn au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la répartition de la charge de travail

était tenue de procéder en vertu de l'article 31 du contrat de gestion est actuellement en cours. Les résultats en sont attendus pour la fin de l'année.

En ce qui concerne la desserte Hasselt-Maastricht, la SNCB se base sur l'étude des incitants réalisée en 2002 et en 2003 à la demande des autorités flamandes. Cette étude portait sur l'amélioration générale du transport ferroviaire au Limbourg, sur la base du cas concret constitué par la ligne Hasselt-Maastricht. Elle a tenu compte des arguments évoqués par Mme Van der Auwera. En ce qui concerne l'aspect financier, il sera procédé à une analyse détaillée sur la base des recettes et des frais actuels. Nous progressons ainsi pas à pas.

Je me réfère également à la réponse de mon prédécesseur du 8 novembre 2004.

11.03 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): L'étude des incitants recommande la réouverture de la ligne Hasselt-Maastricht. Puis-je considérer que le plan de transport sera conforme aux recommandations formulées dans cette étude et qu'il ne reste plus désormais qu'à examiner l'aspect financier?

11.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Je ne puis vous donner de réponse toute prête. Nous disposerons des résultats de l'étude dans deux à trois mois. Je pourrai vous en dire plus à ce moment-là.

au sein de la SNCB" (n° 696)

12.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik had u graag een problematische situatie voorgelegd over de verdeling van de werklust binnen de NMBS.

Uitgaande van een aantal principes en een aantal afspraken die gemaakt zijn tussen de overheid en de NMBS, zou ik me toch ernstige vragen kunnen stellen bij de reële situatie op het terrein.

Ik lees in het beheerscontract tussen de overheid en de NV van publiek recht NMBS onder andere in artikel 2 dat de beheers- en de directieorganen van de NMBS verantwoordelijk zijn voor het correcte gebruik van de personeelsmiddelen, materiële middelen en de financiële middelen van de onderneming, dat zij ook instaan voor het beheer van de activiteiten tegen de laagste kosten en ook ernaar streven de doeltreffendheid en de productiviteit ervan permanent te verbeteren.

Tot zover gaat de theorie, zou ik kunnen zeggen. Ik zou die kunnen interpreteren als volgt. Om zich te wapenen tegen private vervoersmaatschappijen, moet de NMBS de regels van de efficiëntie en de effectiviteit hanteren om concurrentieel te blijven. Het is goed dat men concurrentieel wil blijven en dat men die principes dan ook toepast.

Laten we echter even kijken naar de situatie in enkele bestuurdersdepots. Ik spreek voor een stuk vanuit mijn ervaring met het depot in Kortrijk, maar het depotprobleem van Kortrijk is een gedeeld probleem, dat bijvoorbeeld ook bestaat in het bestuurdersdepot van Leuven en andere Vlaamse depots. In die bestuurdersdepots probeert men steeds nieuwe initiatieven opgestart te krijgen, precies om concurrentieel te kunnen zijn, om het werkpakket te kunnen houden in de eigen streek, om bijkomende treinen te kunnen krijgen om het depot van voldoende werk te kunnen voorzien en om jonge bestuurders, bestuurders van het eigen depot, in de streek te kunnen tewerkstellen. Natuurlijk is dat een nobel streven van die individuele depots, zolang het algemeen belang daardoor niet geschaad wordt.

Ik spreek nu specifiek over de situatie van het depot dat ik het best ken, met name in Kortrijk. Ik heb het daarover niet omdat dat depot in mijn eigen stad ligt, maar wel omdat het een specifiek depot in Vlaanderen is. Er is de nabijheid van de Waalse en de Franse grens. Daarom beschikt men er over bijzondere expertise om ook bedieningen te doen op lijnen met een ander taalregime en ook grensoverschrijdend in Frankrijk. In Kortrijk telt het bestuurdersdepot ongeveer 150 treinbestuurders, waarvan de helft – dat is niet onbelangrijk – specifiek opgeleid is om op het SNCF-net te rijden. Naast de bediening van de binnenlandse treinen zijn de bestuurders in Zuid-West-Vlaanderen, als enig Vlaams bestuurdersdepot – dat moet ik nog onderstrepen – bevoegd de reizigers- en goederentreinen van en naar Frankrijk te bedienen.

De 75 treinbestuurders, dus de helft van die 150, bezitten een behoorlijke tot zeer goede kennis van de Franse taal, wat objectief werd vastgesteld met de interne taalexamen, om de veiligheid op de lijnen te waarborgen, zowel in Wallonië als in Frankrijk. Ik moet u niet

12.01 Roel Deseyn (CD&V): Pour rester compétitive, la SNCB doit appliquer les règles de l'efficacité, ce qui implique, selon le contrat de gestion, l'utilisation adéquate du personnel et des moyens ainsi que la recherche constante de l'amélioration de l'efficacité et de la productivité.

Les pratiques qui ont cours au dépôt de Courtrai procèdent toutefois d'une tout autre méthode de travail. Les conducteurs de ce dépôt sont spécialisés dans le transport à destination de la France. La moitié d'entre eux sont formés pour circuler sur le réseau de la SNCF et le bilinguisme est largement répandu parmi eux.

Il est étonnant qu'à chaque révision de l'horaire, des tâches soient transférées vers des dépôts wallons ne possédant pas le même savoir-faire que Courtrai. L'entrée en vigueur d'un nouvel horaire, le 11 décembre, coïncide avec la mise en service d'un nouvel axe de marchandises de Kinkempois (Liège) à Dunkerque. La formation requise pour pouvoir circuler sur le réseau de la SNCF s'étalera sur 700 jours ou 35 jours par conducteur. A Courtrai, il ne s'agirait que de 34 jours, soit 2 par conducteur, pour la reconnaissance de la ligne.

La direction locale à Courtrai affirme que le management à Bruxelles refuse tout dialogue. Au lieu d'accepter des arguments objectifs, on préfère, semble-t-il, céder aux pressions des lobbies de Mons et de Liège. Tout cela n'est guère de nature à améliorer l'efficacité du transport.

Le nouvel horaire répond-il aux exigences en matière d'utilisation efficace des moyens et des ressources humaines, telles que prévues par le contrat de gestion?

Le ministre est-il disposé à faire

vertellen over de ramp in Pécrot opdat u weet wat het betekent een voldoende basiskennis te hebben van beide landstalen.

Van de Franstalige collega's, van de bestuurders in Kortrijk, die door Vlaanderen rijden, is de kennis van het Nederlands zeer zwak. De taaltests wijzen dat uit.

In het kader van mijn interpellatie gaat het vooral over het Frans en voldoende kennis van de Franse taal.

Nu is het zo dat bij elke herziening van de dienstregelingen geprobeerd wordt – en dat wordt zeer sterk als bedreigend ervaren bij de Vlaamse depots, zeker de depots die werkelijk hebben geïnvesteerd in de grensoverschrijdende bediening – om steeds meer werklast, steeds meer treinbedieningen weg te zuigen ten voordele van andere depots, ten voordele van Waalse depots waar die expertise niet aanwezig is en nog volledig moet worden opgebouwd. Ik kan niet genoeg onderstrepen dat het een specifieke situatie betrof voor het depot van Kortrijk. Men ziet dat men daar vorig jaar in december al een aantal treinritten is kwijtgespeeld. Nu, bijna een jaar later, in oktober 2005, amper een jaar later, is men bijna alles weer kwijtgeraakt. Vorig jaar heeft men wel een aantal nieuwe lijnen gewonnen omdat men die inspanningen toen ook voor een stuk had gevaloriseerd. Nu is men die echter opnieuw kwijtgeraakt. Men is die niet zomaar kwijtgeraakt, ze zijn een stukje Belgische bediening gebleven maar ze zijn toegespeeld aan andere depots volgens hoogst twijfelachtige criteria.

Ik interpelleer u vandaag, mijnheer de staatssecretaris, omdat op 11 december, dat is ook binnenkort, de nieuwe dienstregeling van start gaat. Er gaat ook een nieuwe goederenas van start tussen Luik Kinkempois. en Duinkerken. In Kortrijk beweert men op basis van objectieve criteria dat men voldoende expertise heeft om die nieuwe lijn naar Duinkerken te bedienen, want men had al ervaring met die regio. Men ziet echter dat de opdracht is weggetrokken en dat Kortrijk niet in het plaatje voorkwam, dat er zelfs niet over kon worden gesproken. Nu ervaart zelfs de directie, ook de hogere nationale directie, dat er op hoog niveau wordt gelobbyd om een groot aantal nieuwe lijnen aan de Waalse bestuurdersdepots te laten toewijzen, dit ten koste van de depots in Vlaanderen, in Kortrijk, Leuven en andere, waardoor eigenlijk werkgelegenheid van Vlaanderen wordt afgenomen en dit met weinig objectieve criteria. Ik zal daar straks nog even op terugkomen.

Alle treinen die zorgen voor de bediening naar Duinkerken, worden toegewezen aan dat depot van Kinkempois dat momenteel geen treinen verzekert naar Frankrijk.

Daar meteen het eerste objectief verschil met een depot die veel expertise en ervaring had met de bediening van treinen. Plots wordt hen een aantal nieuwe lijnen ontzegd. Er wordt ook werklast uit het verleden weggetrokken naar een depot dat geen enkele expertise in dat opzicht bezit. Wat moet het andere depot van Luik-Kinkempois dan doen? Een volledige opleiding rond de bediening van lijnen in Frankrijk, rond SNCF-reglementering op zich nemen, 20 manwerkdagen voor de reglementering en dan nog ongeveer 10 manwerkdagen voor de lijnstudie en dan nog 5 manwerkdagen voor de opleiding van een SNCF-locomotief. Samengevat, de objectieve

procéder à une enquête? Prendra-t-il des mesures pour éviter à l'avenir ce type de décisions peu fondées?

Je voudrais illustrer la réalité en évoquant un fait navrant. Un cours de recyclage qui devait être dispensé à Louvain pour des conducteurs flamands a été annulé sous la pression des Wallons, lesquels menaçaient de partir en grève. Il semblait que les Flamands pouvaient être formés en deux jours alors qu'il fallait aux Wallons une vingtaine de jours. C'est inacceptable.

Le système d'interopérabilité ne fonctionne plus non plus. La communication n'est plus possible. Il faut agir immédiatement, car le 11 décembre approche.

cijfers worden door iedereen erkend binnen de organisatie, 35 manwerkdagen per bestuurder. Dan spreken wij nog niet van een gebrek aan ervaring op het vreemde net. Dan komt de veiligheid ook nog in het plaatje meespelen.

Mijnheer de staatssecretaris, voor die 20 bestuurders betekent dit 700 manwerkdagen, een hele hap uit het budget van de NMBS.

De mensen die nu aanwezig zijn in Kortrijk en de expertise hebben, volstaan dus. Zij zoeken nog werk, want men heeft een overtal op bepaalde momenten, aangezien er lijnen worden weggetrokken. Twee manwerkdagen volstaan om een lijnstudie te doen, aangezien er niet meer geïnvesteerd moet worden in het rijden met de locomotief, in de kennis van de reglementering van de SNCF, enzovoort. Enkel de lijn Hazebroek – Duinkerke dient nog te worden aangeleerd door de bestuurders aldaar. Dat komt ongeveer neer op twee manwerkdagen voor de lijnstudie en de verkenning. Dit betekent dus vierendertig manwerkdagen, als men de opdracht toewijst aan het Vlaamse depot in Zuid-West-Vlaanderen, tegenover zevenhonderd manwerkdagen bij een andere toewijzing.

Dit is een recent voorbeeld, in het kader van de problematiek van de voorbije twee jaar. In de streek voelt men heel sterk aan dat er systematisch wordt afgeroomd. Als men zegt dat men inspanningen doet die veel minder kosten voor de organisatie – een organisatie in moeilijkheden, dat bleek en zal nog genoeg blijken uit verschillende discussies – en dat men alle middelen op een uiterst rationele wijze zal moeten inzetten binnen de NMBS, dan maakt men hier wel vreemde keuzes.

Er is ook sprake van nog bijkomende treinen naar Calais. Ook daarvoor is er voldoende materieel- en lijnkennis aanwezig, maar men voelt dat men zelfs niet kan spreken met de directie of met de top in Brussel en dat men niet eens openstaat voor dialoog.

Mijnheer de staatssecretaris, ik kan u nog meedelen dat ook de lokale verantwoordelijken van de depots dit probleem al hebben aangekaart in Brussel. Zij zeggen dat zij hemel en aarde hebben bewogen en in een goede verstandhouding geprobeerd hebben om het onlogische te duiden en te laten bijsturen, maar in Brussel durft men dan nog zeggen dat door politieke druk van de politieke zwaargewichten in Bergen en Luik stokken in de wielen worden gestoken. Zij laten de NMBS niet toe om objectieve en rationele beslissingen te nemen. Ik vind dit uiterst laakbaar. Ik wil dit niet vanuit een communautair principe benaderen, maar de feiten zijn wat ze zijn en de mensen zeggen dat het zo niet verder kan. Het spelletje duurt nu al enkele jaren. Zij laten zich steeds doen, maar zij voelen dat de maat vol is. Elf december is dichtbij. Om nog iets uit de brand te slepen in het voordeel van de tewerkstelling in de huidige depots staat de klok op vijf voor twaalf. Zij vinden dat zij moeten ageren en proberen het probleem wat meer ruchtbaarheid te geven.

De kennis, de knowhow is aanwezig. Jarenlang werden transporten verzekerd op het Franse netwerk vanuit het depot Kortrijk. Bovendien is er juist in dit depot een tekort aan voldoende transporten om het depot maximaal te laten renderen. De laatste maanden merkt men nochtans een enorme achteruitgang in het aantal transporten dat zij mogen en moeten verzorgen.

Rond die specifieke problematiek zou ik heel graag uw mening kennen. Zal de nieuwe dienstregeling volgens u beantwoorden aan de criteria die ik in mijn inleiding hebt geschetst, inzake objectiviteit, correct gebruik van de personeelsmiddelen en correct gebruik van materiële en financiële middelen, zoals gestipuleerd in het beheerscontract? Ik zou van u ook graag vernemen of u bereid bent een onderzoek te doen, de dialoog aan te gaan en vooral of u bereid bent om maatregelen te nemen om in de toekomst dit soort weinig gefundeerde beslissingen te vermijden.

Ten slotte, ik wil eindigen met volgende reële feiten. Het is geen anekdote; het is een triest feit dat de anekdote overstijgt. Onder druk van Waalse aankondigingen van stakingen, onder druk van protest van bepaalde bestuurders vanuit Waalse depots heeft men in Leuven een cursus moeten annuleren. Het gaat over een bijscholingscursus voor Vlaamse bestuurders over het Franse net.

Stel u voor. Ondanks het grote succes is een vervolmakingcursus voor Vlaamse bestuurders onder druk van een stakingsdreiging in Waalse depots moeten geannuleerd worden. Dat vind ik een situatie die niet kan. Het gaat over de verbetering van de veiligheid en men gunt mekaar het licht in de ogen niet. Dan komt men tot de situatie dat 20 tot 25 nieuwe bestuurders meer dan twee maanden lang moeten worden opgeleid, terwijl voor een groot aantal bestuurders van een ander depot twee dagen volstonden. Bovendien werd de bijscholing geboycot door het andere landsgedeelte.

U weet het of u weet het niet, maar er bestaat een systeem van interoperabiliteit. Dat is een samenwerking tussen de Belgische directie treinen en de Franse afdeling van de SNCF - FRED - waarbij het aantal kilometers op mekaars grondgebied wordt verdeeld of opnieuw wordt toegekend en in een pot gestoken. In België wordt dat evenredig verdeeld tussen Vlaanderen en Wallonië. Wij zien dat ook daar de spanning dermate is opgedreven het voorbije jaar en dat bijna alles systematisch wordt weggeplukt uit Vlaanderen. Het is niet zo er mekaar niets wordt gegund, maar het is een feit dat die bedieningen niet meer kunnen gegarandeerd worden. Men zegt dat die kilometers vanuit het collectieve, vanuit het geheel van de opgespaarde uitgewisselde kilometers niet meer aan ons toekomen. Men kan daarover zelfs niet meer spreken.

Het is nu dat er moet gehandeld worden. Wij zitten dicht bij 11 december. Inspraak moet in deze ook verzekerd worden. Het mag niet verwateren tot een politieke lobbymachine. Daarom achtte ik het nuttig om u deze aangelegenheid via deze interpellatie voor te leggen.

12.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Dank u voor deze vraag, die – zoals u zelf zegt – niet communautair geïnspireerd is. De Arcelor-trafiek van Kinkempois naar Duinkerke is geen nieuwe trafiek en wordt vandaag reeds verzekerd door de Waalse depots tot aan de Franse grens. Vanaf december is het de bedoeling dat de SNCF verder rijdt tot Kinkempois en de NMBS tot Duinkerke teneinde de productiviteit op deze as te verhogen.

Mijnheer Deseyn, wij betwijfelen uiteraard niet de expertise op het niveau van het depot in Kortrijk. Laat dat heel erg duidelijk zijn. U bent bezorgd – dat stelt u ook in uw vraag – over het correct gebruik van

12.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Le trafic entre Kinkempois et Dunkerque n'est pas nouveau et est assuré à partir des dépôts wallons jusqu'à la frontière française. A partir de décembre, l'objectif est d'augmenter la productivité en confiant à la SNCF le trajet jusqu'à Kinkempois et à la SNCB la portion jusqu'à Dunkerque.

de materiële en financiële middelen. Welnu, indien het depot van Luik-Kinkempois wordt ingezet op de relatie Kinkempois-Duinkerke, dan zouden 8 voltijdse equivalenten volstaan. Indien met Kortrijk zou worden gewerkt, zou het benodigde effectief verhogen van 8 naar 16 voltijdse equivalenten omdat Kortrijk door haar geografische ligging binnen één prestatie nooit trainen van begin- tot eindpunt op de as Duinkerke-Kinkempois kan verzekeren. De minkosten van 8 voltijdse equivalenten, wat ongeveer gelijk is aan 1.500 werkdagen, wettigen dus ontegensprekelijk de opleidingskosten van Kinkempois, die bovendien eenmalig zijn en een geen recurrent effect hebben.

Men kan dus zonder meer stellen dat een eventuele keuze voor Kortrijk vanuit louter economisch standpunt onverantwoord zou zijn. Naast een verdubbeling van de exploitatiekosten in regimetoestand zou de inbreng van Kortrijk ook minder goed zijn voor de regelmaat omdat dan met aflossen van bestuurders moet gewerkt worden, hetgeen altijd ook een potentieel risico op vertragingen met zich zou brengen.

Wat de werkbelasting van Kortrijk door de nieuwe dienstregeling van december 2005 betreft, stellen we momenteel weinig verandering vast ten opzichte van de werkbelasting van december 2004.

Nogmaals, laat het heel duidelijk zijn dat wij absoluut niet twijfelen aan de expertise op het niveau van het depot van Kortrijk, maar dat de keuze louter en alleen is ingegeven door het correcte gebruik van materiële, menselijke en financiële middelen. Gelukkig hebt u ook in uw vraagstelling laten blijken dat u daar zelf zeer gevoelig voor bent.

12.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het klinkt misschien wat ironisch wanneer ik het heb over een communautair principe. Ik wil daarmee gewoon zeggen dat het niet per definitie zus of zo zou moeten zijn geregeld.

Het is precies daarom dat ik blij ben met de objectivering van een aantal zaken wat de bediening van Duinkerken betreft vanuit Kinkempois. Dat is tenminste al een aanzet van een antwoord voor de mensen op het terrein. Die essentiële informatie ontbreekt daar immers en het doorstromen van bepaalde argumenten van de top naar de basis is al een eerste stap.

Het gaat over veel meer dan alleen het uitleggen van die lijnen. Het gaat ook over het verdelen van de kilometers kaderend in de interoperabiliteit resulterend uit het samenwerkingsakkoord tussen de SNCF en de NMBS. Het gaat ook over de corridors die worden gecreëerd tussen de haven van Antwerpen en het noorden van Frankrijk. Dat is een heel belangrijk aandeel van het werk in.

U zegt dat er het voorbije jaar wat minder verandering in de werklust is geweest. Maar de problematiek was de voorbije jaren echter het cumuleren, waarbij het aandeel van bepaalde depots steeds kleiner werd. Dat werd bijzonder ter discussie en zelfs voorgelegd aan de nationale directie. Die deelde de mensen niet de cijfers of de feiten mee die u zonet hebt geschetst, maar zei dat zij het soms ook liever

Nul ne doute de l'expertise du dépôt de Courtrai. Si on recourt au dépôt de Liège, huit équivalents temps plein suffisent. Pour la même mission, Courtrai devrait mobiliser 16 équivalents temps plein. La raison en est que Courtrai ne peut jamais couvrir l'intégralité du trajet dans le cadre d'une seule prestation. Les conducteurs devraient dès lors être remplacés. Cette décision est donc tout à fait normale d'un point de vue économique et elle est également meilleure sur le plan organisationnel parce que la relève d'un conducteur implique un risque de retard. Ces arguments justifient les coûts de formation du personnel de Kinkempois, qui sont par ailleurs uniques.

En ce qui concerne la charge de travail du dépôt de Courtrai, on n'observe guère de différence par rapport à 2004. Le choix d'un dépôt est basé sur l'utilisation correcte des moyens humains, financiers et matériels, et non sur des considérations communautaires.

12.03 Roel Deseyn (CD&V): Je me réjouis qu'un certain nombre de données aient été objectivées. Si le personnel du dépôt de Courtrai avait aussi connaissance de ces données, ce serait une excellente chose. J'espère que le ministre est disposé à engager un dialogue afin d'informer la base et les instructeurs de Courtrai.

Il est bien possible que le volume de travail au dépôt de Courtrai ne soit pas moins important cette année que l'an dernier mais on observe néanmoins une baisse constante de ce volume depuis des années.

Je dépose une motion de recommandation par laquelle je demande au gouvernement d'apprécier à sa juste valeur la compétence du personnel de ce dépôt et de traiter équitablement

anders zien, maar dat ze niet anders kunnen, aangezien ze vanuit politieke hoek te veel op de vingers wordt gekeken. Dat is voor wat het waard is. Dat zijn de reacties van de basis, die ik u meedeel.

Als de objectieve feiten daarmee in tegenspraak zijn, moet men zich vanuit het bedrijf de moeite getroosten rond de tafel te gaan zitten met de lokale verantwoordelijken, de bestuurders en de instructeurs en de zaken te duiden. Dat zou niet veel tijd in beslag nemen, maar ik kan u verzekeren dat de situatie zoals ze nu is en zoals ze op het terrein wordt ervaren, heel wat irritatie en wrevel veroorzaakt. De mensen zijn zeer stakingsbereid, niet in het kader van het Generatie- of het solidariteitspact, maar punctueel voor die problematiek.

Ik zou graag hebben dat van uw zijde een aanzet wordt gegeven tot dialoog. Een gesprek op basis van objectieve gegevens moet altijd de eerste stap zijn. Ik vraag u echt iets te doen, de depots voor te lichten en met cijfers het een en ander proberen te staven. Zo niet blijft het een welles-nietesspelletje, waarmee uiteindelijk niemand is gebaat.

Ik dien daarom een motie van aanbeveling in waarin ik vraag dat de motivatie en de expertise volledig worden gevaloriseerd voor alle depots en waarin ik ook aandrang op een faire behandeling van de werknemers van Kortrijk en Leuven. U zegt dat er geen willekeur is in het afnemen van opdrachten. Dat zal dan blijken uit de discussie. Ik voeg aan de motie nog de vraag aan de regering toe om een dialoog op te starten met de depots waar wrevel bij de werknemers werd vastgesteld.

Moties

Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Liesbeth Van der Auwera en door de heren Roel Deseyn en Mark Verhaegen en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Roel Deseyn

en het antwoord van de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken,

overwegende dat het algemeen belang vereist dat de inzet van middelen op objectieve en rationele gronden geschiedt,

vraagt de regering

- de expertise van het NMBS-depot in Kortrijk inzake rijden op het Franse net volledig te valoriseren;
- bij de NMBS aan te dringen op een faire behandeling van de werknemers te Kortrijk en Leuven door niet systematisch en willekeurig opdrachten af te nemen en aan Waalse depots toe te vertrouwen;
- de dialoog op te starten met de betrokken werknemers."

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Liesbeth Van der Auwera et par MM. Roel Deseyn et Mark Verhaegen et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Roel Deseyn

et la réponse du secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation,

considérant que l'intérêt général requiert une affectation objective et rationnelle des moyens, demande au gouvernement

- de valoriser pleinement l'expertise que possède le dépôt de la SNCB de Courtrai en matière de circulation sur le réseau français;

- de demander instamment à la SNCB de traiter équitablement les travailleurs de Courtrai et de Louvain en ne leur retirant pas systématiquement et arbitrairement des missions pour les confier à des dépôts wallons;
- d'ouvrir le dialogue avec les travailleurs concernés."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Valérie Déom en Camille Dieu en door de heer Olivier Chastel.

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Valérie Déom et Camille Dieu et par M. Olivier Chastel.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de uitbetaling van de ontslagpremie van de voormalige spoorbaas door de Nationale Loterij" (nr. 8594)
- de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de manier waarop de opzegvergoeding aan een gewezen gedelegeerd bestuurder van de NMBS werd uitbetaald" (nr. 8595)
- mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de uitbetaling van subsidies door de Nationale Loterij aan organisaties die ex-NMBS-topman Karel Vinck na aan het hart liggen" (nr. 8660)

13 Questions jointes 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 "le paiement de la prime de licenciement de l'ex-patron de la SNCB par la Loterie Nationale" (n° 8594)
- M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les modalités de paiement de l'indemnité de préavis d'un ancien administrateur délégué de la SNCB" (n° 8595)
- Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le paiement par la Loterie Nationale de subventions à des organisations tenant à coeur à l'ancien patron de la SNCB Karel Vinck" (n° 8660)

13.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, u zal wellicht ook de pers hebben gelezen en over de kwestie al door de pers zijn ondervraagd.

Volgens berichten die wij in de pers hebben gelezen, heeft de Nationale Loterij de ontslagpremie van Karel Vinck, ex-NMBS-topman, gefinancierd via de uitbetaling van subsidies aan organisaties die hem na aan het hart liggen.

Volgens een verslag van het subsidiecomité zou de Nationale Loterij voor 50.000 euro subsidies hebben toegekend aan de Vlerick Leuven-Gent Management School en voor 20.000 euro aan de Fédération des Restos du Coeur.

Die regeling, mijnheer de staatssecretaris, doet een aantal vragen rijzen, zowel naar de opportuniteit als naar de rechtmatigheid ervan.

Ten eerste, kunt u bevestigen dat de ontslagpremie van voormalig spoorbaas Karel Vinck uitbetaald werd via een subsidieregeling van de Nationale Loterij? Misschien een opmerking in de rand: ik heb altijd gehoord dat Karel Vinck zelf ontslag genomen heeft, zelf de NMBS heeft verlaten. Daarbij rijst de vraag of het wel goed is dat hij een nog een ontslagpremie krijgt, maar dat buiten beschouwing gelaten.

13.01 Guido De Padt (VLD): Le secrétaire d'État peut-il me confirmer que la prime de licenciement de M. Karel Vinck a été financée par le biais de subsides de la Loterie nationale? Ce mécanisme a-t-il eu l'aval du comité des subsides de la Loterie et comment peut-il être intégré au plan de répartition du bénéfice? Existe-t-il un précédent? Des cotisations de sécurité sociales sont-elles dues sur cette prime? Ont-elles déjà été payées? D'autres bénéficiaires de subsides sont-ils lésés par cette situation?

Ten tweede, op wiens verzoek en in wiens opdracht gebeurde dat? Ten derde, zijn die dossiers onderzocht en goedgekeurd door het subsidiecomité van de Nationale Loterij? Ten vierde, hoe past die regeling binnen het winstverdelingplan van de Nationale Loterij? Kunnen andere reguliere subsidiegenieters erdoor benadeeld worden? Ten vijfde, is de Nationale Loterij al eerder ingeschakeld voor de uitbetaling van ontslagpremies? Zo ja, aan welke instanties?

Ten zesde en ten laatste, is een ontslagvergoeding in de vorm van een subsidieregeling door de Nationale Loterij onderhevig aan sociaalezekerheidsbijdragen of fiscale heffingen? Zo ja, zijn die reeds geïnd?

13.02 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous pose la même question, mais en français.

Une dépêche de l'agence Belga du 18 octobre nous annonce que l'indemnité de départ de l'ancien administrateur délégué de la SNCB a été prise en charge par la Loterie Nationale. M. Vinck aurait en effet souhaité que son indemnité de préavis soit versée à des organisations qui "lui sont chères". L'intervention de la Loterie se serait faite à l'insu de l'intéressé et, selon l'administrateur délégué de la Loterie Nationale, aurait été imposée par le précédent ministre des Entreprises publiques. La Loterie intervient ici comme instrument et la moitié des 140.000 euros d'indemnité aurait déjà été versée à l'école de management Vlerick pour 50.000 euros et aux Restos du Cœur pour 20.000 euros.

Sachant que tant la SNCB que la Loterie Nationale sont régies par des lois leur octroyant une large autonomie, comment une telle mesure a-t-elle pu leur être imposée par le ministre? Dans quel cadre juridique cette opération a-t-elle pu être réalisée?

Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer l'intervention de la Loterie et le fait que cette intervention sera compensée par le versement par la SNCB d'un montant équivalent?

S'agit-il là d'une procédure qui sera amenée à se développer dans les autres entreprises publiques?

13.03 Valérie Déom (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, comme rappelé par mes collègues, le quotidien "Le Soir" du 19 octobre dernier relayait une information du quotidien flamand "De Tijd" selon laquelle "la Loterie Nationale doit payer des subsides à des organisations tenant à cœur à Karel Vinck", ancien patron de la SNCB.

Pour l'anecdote, ces organisations sont notamment la Fédération des Restos du Cœur ainsi que l'école flamande de management Vlerick, reprises sous l'étiquette "bonnes œuvres".

Au-delà de l'anecdote se posent des questions sérieuses face à une situation qui se révèle "particulière". Apparemment, M. Vinck n'est pas au courant et n'est donc pas à la base de cette transaction pour le

13.02 Olivier Chastel (MR): De Nationale Loterij zou de ontslagvergoeding van de heer Vinck betaald hebben, en dat bedrag, op verzoek van de betrokkene, gestort hebben aan een aantal organisaties "die hem na aan het hart liggen". De heer Vinck zou niet geweten hebben dat dat geld van de Nationale Loterij kwam. Deze hele regeling zou volgens de gedelegeerd bestuurder van de Nationale Loterij opgelegd zijn door de vorige minister van Overheidsbedrijven.

Hoe kan de minister een dergelijke maatregel opleggen, rekening houdend met de ruime autonomie die de wet de NMBS en de Nationale Loterij toekent? In welk wettelijke kader past die hele "operatie"? Kan u bevestigen dat de NMBS hetzelfde bedrag zal storten ter compensatie van de tegemoetkoming door de Nationale Loterij? Zal die procedure overwaaien naar andere overheidsbedrijven?

13.03 Valérie Déom (PS): Volgens de krant "Le Soir" zou de Nationale Loterij organisaties waarvoor de gewezen NMBS-topman Karel Vinck een warm hart heeft, subsidie moeten betalen. De betrokkene blijkt echter niet op de hoogte van die merkwaardige transactie, waarmee in totaal een bedrag van 140.000 euro gemoeid zou zijn.

Gebeurt het wel vaker dat de Nationale Loterij op verzoek van

moins étonnante. "De Tijd" nous apprend que tout cela s'est décidé lors d'une réunion de la Loterie Nationale, en date du 13 septembre 2005. Nous apprenons également que les deux dossiers font partie d'une première série de subventions que la Loterie examine dans le cadre de ce dossier et que ces subventions pèseront au total 140.000 euros.

Mes questions qui complètent celles de mes collègues, monsieur le secrétaire d'Etat, sont simples.

Primo, sur la forme: est-ce, comme annoncé, la première fois que les subsides de la Loterie sont utilisés à la demande du ministre pour payer une prime de licenciement ou est-ce une pratique "courante"?

Secundo, pouvez-vous nous confirmer qu'une deuxième série de subventions suivra dans le cas de M. Vinck?

Tertio, sur le fond: quelles seraient les justifications du gouvernement, ayant la tutelle de la Loterie Nationale mais aussi des entreprises publiques, pour expliquer une telle demande? La Loterie sert-elle de "portefeuille de sécurité" en cas de licenciement des hauts managers ayant la charge d'entreprises publiques? La pratique me semble au mieux improbable, au pire difficilement acceptable.

13.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Chers collègues, selon moi, il est important de vous relater les faits.

M. Vinck avait un contrat d'entreprise avec la SNCB, lequel fixait son règlement de départ. Conformément à ce règlement, M. Vinck avait droit à une indemnité fixe de préavis, sur laquelle des impôts ont évidemment été payés, et à une indemnité variable unique, due au terme de l'accord. M. Vinck a fait savoir à la SNCB qu'il préférerait renoncer à cette indemnité variable et soutenir certaines bonnes œuvres.

Le conseil d'administration de la SNCB a estimé que de tels dons ne s'inscrivaient pas dans sa mission sociale. Il s'agit donc d'une décision de la SNCB même. Il a donc été recommandé à M. Vinck de laisser les organisations concernées déposer une demande de subsides auprès de la Loterie Nationale. Ces demandes ont été soutenues par M. Vande Lanotte, mon prédécesseur. Il n'est pas du tout inhabituel que des demandes de subsides soient soutenues par des hommes politiques ou d'autres personnes publiques. Ce n'est pas parce qu'une demande est soutenue que les personnes qui l'ont introduite doivent être pénalisées.

Il va de soi que le service compétent de la Loterie Nationale a confronté ces demandes aux critères administratifs légaux et a examiné le bien-fondé social sur le plan du contenu et ce, conformément à la philosophie de subvention de la Loterie Nationale. Une fiche d'analyse est réalisée pour toute demande et est présentée au Comité de subsides. Ce dernier donne un avis sur ces dossiers. Cet avis est ensuite transmis au ministre de tutelle qui, finalement, approuve le subside au moyen d'un arrêté ministériel.

Ces demandes de subsides ont donc été traitées de la même façon que toute autre demande et ont été approuvées par le Comité de subsides. Le fait que ces demandes aient été approuvées montrent

de minister een ontslagpremie uitbetaalt?

Kan u bevestigen dat er in het geval van de heer Vinck een tweede reeks subsidies zal volgen?

Hoe rechtvaardigt u het gebruik van de Nationale Loterij als "reserveportefeuille" voor het ontslag van topmanagers van overheidsbedrijven? Dergelijke praktijken vind ik onverteerbaar.

13.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De heer Karel Vinck had een aannemingscontract bij de NMBS dat in een vaste opzegvergoeding en een eenmalige variabele vergoeding voorzag. Hij heeft de NMBS laten weten dat hij die variabele vergoeding aan goede werken wilde schenken.

Volgens de NMBS maken dergelijke giften geen deel uit van haar maatschappelijke opdracht. Vandaar dat men de heer Vinck heeft aangeraden de betrokken organisaties zelf een subsidieaanvraag bij de Nationale Loterij te laten indienen. Die aanvragen konden op de steun van de heer Vande Lanotte rekenen. Het komt vaker voor dat een politicus een bepaald dossier een duwtje geeft.

De bevoegde dienst van de Nationale Loterij heeft die dossiers volgens de gebruikelijke criteria behandeld. De gegevens van dat onderzoek werden eerst voorgelegd aan het subsidiecomité dat zijn advies heeft verstrekt, en vervolgens aan de toezichthoudende minister die de

uniquement qu'il s'agissait de demandes dont le contenu était fondé et ayant satisfait à tous les critères tels qu'expliqués dans la charte de subsides – vous pouvez consulter cette charte sur le site web.

Les projets soumis pour étude à La Loterie Nationale concernent deux organisations: les Restos du Cœur pour l'achat de viande pour les personnes défavorisées et un projet de la Vlerick Management School en vue d'un échange commun d'étudiants avec l'International School of Management de Saint-Pétersbourg.

Specifiek in verband met de vragen van de heer De Padt. We spreken hier dus niet over een ontslagpremie, maar over een prestatiebonus, wat een heel andere zaak is. Net zoals ieder ander subsidiedossier werden deze aanvragen door de bevoegde dienst van de Nationale Loterij getoetst aan de wettelijke, administratieve criteria alsook inhoudelijk op hun maatschappelijke relevantie, zulks in lijn met de subsidiefilosofie van de Nationale Loterij. Dit betekent dat er een analysefiche werd opgemaakt die aan het subsidiecomité werd voorgelegd. Ik heb die analysefiche trouwens bij mij. Ik kan ze u ook overhandigen, indien u dat wenst. Dit werd ook gepubliceerd in Het Belgisch Staatsblad. Dat deze aanvragen werden goedgekeurd, bewijst enkel dat het ging over inhoudelijk gefundeerde aanvragen die voldeden aan alle criteria zoals uiteengezet in het subsidiecharter van de Nationale Loterij.

En ce qui concerne la question spécifique de Mme Déom, je peux vous confirmer qu'à l'heure actuelle, un dossier a été soumis à l'étude de la Loterie Nationale en vue d'affecter 40.000 euros à l'organisation de Poverello. Il s'agit d'une organisation qui s'occupe des personnes qui se sont retrouvées dans la misère à cause de toutes sortes de problèmes, entre autres à la suite de dépression, de problèmes financiers, d'alcoolisme, etc. Poverello fournit notamment des possibilités d'hébergement et l'accompagnement administratif.

Tot besluit denk ik dat het de heer Vinck tot eer strekt als dusdanig om te beslissen om het variabele deel van zijn prestatiebonus niet uit te betalen. Op basis daarvan is hem aanbevolen om over de betrokken organisaties een dossier aan de Nationale Loterij voor te leggen. Vanaf dat ogenblik is de gewone procedure gevolgd. Het is vanuit ons standpunt een beetje vreemd overgekomen dat dit plots zo'n uitstraling heeft gekregen, vermits het zeker niet de bedoeling was van de heer Vinck – integendeel zelfs en wellicht is dat ook de reden geweest waarom hij deze procedure heeft gevolgd - om hier naar buiten te treden. Ik denk dat het hem tot eer strekt om dit zo te hebben volbracht. Dat is tegelijk ook het besluit van mijn antwoord.

13.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, er wordt niet getwijfeld aan de nobele bedoelingen van Karel Vinck. Ze staan buiten elke vorm van discussie. Het siert hem dat hij zijn prestatiebonus heeft willen schenken aan een aantal verenigingen, die het geld naar mijn oordeel ook meer dan verdienen, vooral de

toekenning van subsidie middels een ministerieel besluit heeft goedgekeurd.

Die subsidieaanvragen werden dus behandeld als alle andere. Meer bepaald gaat het om een project betreffende de aankoop van vlees voor de Restos du coeur en om een uitwisselingsproject tussen de Vlerick Management School en de International School of Management in Sint-Petersburg.

Il ne s'agit pas d'une prime de licenciement mais d'un bonus lié aux prestations. La Loterie nationale a étudié la demande en fonction de sa philosophie en matière de subsides. Une fiche d'analyse a dès lors été élaborée et soumise au comité des subsides. En ce qui concerne le plan de répartition des bénéfices, les conditions de publication au Moniteur belge étaient remplies. Il s'agissait d'une demande fondée sur le plan du contenu et satisfaisant à tous les critères en matière de subsides.

In antwoord op de specifieke vraag van mevrouw Déom kan ik meedelen dat een dossier betreffende een subsidie van 40.000 euro ten voordele van de organisatie Poverello ter studie aan de Nationale Loterij werd overgezonden.

Le fait que M. Vinck ait renoncé à la partie variable de son bonus de prestations est tout à son honneur. On lui a recommandé de présenter un dossier relatif aux organisations concernées à la Loterie nationale, après quoi la procédure normale a été suivie.

13.05 Guido De Padt (VLD): Je ne doute pas que M. Vinck soit animé d'intentions louables. Mais il est permis de se demander si le choix des modalités de la donation

Fédération des Restos du Coeur.

De vraag rijst evenwel of het een geëigende manier is om prestatiebonussen uit te betalen. Is dat de juiste weg? Kan iedereen dat op die manier doen?

Men kan zich voorstellen dat bepaalde mensen op een bepaalde moment bepaalde vergoedingen rechtstreeks via de Nationale Loterij zouden kunnen laten uitbetalen, terwijl in ons rechtssysteem vergoedingen die bepaalde arbeidsprestaties of arbeidseindeprestaties regelen, onderhevig zijn aan fiscalisering en ook aan sociale zekerheidsbijdragen. Daarover kunnen een aantal mensen zich wellicht vragen stellen. Is het wel de juiste manier?

Ten tweede, heeft de NMBS de bedoelde 140.000 euro uitbetaald aan de Nationale Loterij of niet? Dat is belangrijk om te weten, omdat de 140.000 euro ten laste valt van de NMBS. Als deze last wordt verlegd naar de Nationale Loterij, zouden een aantal subsidiedossiers bijna onrechtstreeks kunnen worden benadeeld. Dat is de indruk die we krijgen.

Ik heb nog een laatste vraag, omdat er in de pers enige onduidelijkheid over bestaat. Werd deze werkwijze volledig gedekt door de bevoegde minister? In de pers staat immers dat alles werd georganiseerd door de Nationale Loterij, die dat nieuws dan heeft ontkend. Het is echter goed dat we daarover duidelijkheid krijgen.

Nogmaals, laat over de nobele bedoelingen van de heer Vinck – ze sieren hem zeer en waarschijnlijk zouden weinig mensen het doen – geen enkel twijfel bestaan.

13.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, u gebruikt de term “schenking”. Ik wil er duidelijk op wijzen dat het hier niet over een schenking gaat. Het gaat over de beslissing die de heer Vinck aan de NMBS heeft gemeld, namelijk dat zijn eenmalige prestatiebonus niet dient te worden uitbetaald. Op dat ogenblik spreken we niet meer over een schenking. Indien het een schenking was geweest, had het geld eerst moeten worden uitbetaald en moesten er uiteraard belastingen op worden geheven. Hier gaat het in casu echter niet over een schenking. Het gaat over de mededeling van de beslissing dat er geen prestatiebonus diende te worden uitbetaald.

Dat maakt uiteraard een belangrijk verschil.

13.07 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, mes propos seront assez proches des vôtres

Il est tout à l'honneur de M. Vinck de ne pas vouloir toucher l'indemnité variable unique à laquelle il a droit. Il y a renoncé, et c'est très bien.

Par ailleurs, je voudrais attirer l'attention sur le fait que, si ces 140.000 euros avaient été versés à M. Vinck, ils auraient dû être soumis à l'impôt. Ce seul élément me pose problème.

De plus, la SNCB semble être la "grande gagnante" dans l'aventure puisqu'elle ne devra pas verser cette indemnité variable unique. Elle

est judicieux. Normalement, les indemnités de fin de carrière sont soumises à la législation fiscale et sociale.

La SNCB a-t-elle ou non versé à la Loterie nationale le montant dû à M. Vinck? Le ministre compétent a-t-il pleinement couvert cette méthode de travail?

13.06 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Il ne s'agit pas d'une donation. En pareille hypothèse, des impôts auraient en effet dû être payés. Dans le cas qui nous occupe, il a été annoncé qu'il n'y avait pas lieu de payer le bonus unique.

13.07 **Olivier Chastel** (MR): De beslissing van de heer Vinck om af te zien van zijn eenmalige variabele vergoeding verdient alle lof. Indien het bedrag van 140.000 euro echter aan de heer Vinck zou zijn uitbetaald, moest het worden belast. De NMBS spaart heel wat geld uit, ten koste van een aantal projecten die niet door de Nationale Loterij zullen kunnen worden gesubsidieerd.

économise donc 140.000 euros au détriment d'un certain nombre d'autres projets qui ne pourront être financés à concurrence de ce montant, La Loterie Nationale ne pouvant pas contenter toutes les demandes qu'elle reçoit.

Vous avez évoqué un nouveau projet qui nécessiterait 40.000 euros. J'imagine que le décompte total fera encore état de 30.000 euros si l'on veut arriver au montant auquel avait droit M. Vinck en tenant compte du fait que, si ce dernier avait personnellement réalisé l'opération et sachant qu'en Belgique on paie environ 50% d'impôt, il n'aurait pu redistribuer que 70.000 euros aux organisations qui lui sont chères. L'Etat aurait en tout cas récupéré la moitié du montant.

Permettez-moi de mettre le rôle du ministre Vande Lanotte en avant dans cette affaire; en effet, je ne crois pas un instant qu'il ne soit pas intervenu dans ce processus!

Enfin, je voudrais vous dire que ce genre de pratique me laisse tout à fait perplexe au regard de la sortie de charges d'un certain nombre de responsables de nos entreprises publiques; en tout cas, ce n'est pas donner un très bon exemple aux travailleurs de ce pays.

13.08 Valérie Déom (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, il est évident que l'attitude de M. Vinck est tout à fait louable et humaine.

Par ailleurs, il est exact que payer ses impôts et cotiser à la sécurité sociale est aussi un acte de solidarité.

Monsieur le ministre, si je comprends bien, M. Vinck a renoncé à son indemnité variable et a proposé, en contrepartie, aux associations qu'il voulait soutenir d'introduire un dossier à La Loterie, étant entendu que la SNCB ne verserait pas de manière compensatoire cette indemnité variable à cette dernière. Pourriez-vous me répondre clairement en ce qui concerne cette compensation?

13.09 Staatssecretaris **Bruno Tuybens:** Mijnheer de voorzitter, collega's, het moet heel duidelijk zijn dat het hier geen schenking betreft. Laat dat duidelijk zijn. Het verhaal van de belastingen is een apart aspect.

Er is de vraag gesteld naar de wijze waarop mijn voorganger in dit dossier tussenbeide is gekomen. De uitspraak terzake van de heer Chastel is correct. De NMBS moest geen bijkomende vergoeding uitbetalen. Voorts wijzigt er niets in termen van het budget van de Nationale Loterij. Het zijn gewoon bijkomende dossiers die zijn overgedragen aan de Nationale Loterij. Zij zijn ter studie voorgelegd. Men heeft de dossiers onderzocht en is nagegaan of die dossiers kunnen stroken met de filosofie van de Nationale Loterij. Het budget van de Nationale Loterij is hierdoor niet verhoogd. Het enige wat gebeurd is, is dat mijn voorganger de dossiers gesteund heeft, zoals overigens andere politici, andere overheidsinstellingen en andere actoren in de sector dat evenzeer deden in het verleden en vandaag

U sprak over een nieuw project waarvoor 40.000 euro nodig zou zijn. Wanneer we een globale afrekening maken, zal er volgens mij nog 30.000 euro nodig zijn om aan het bedrag te komen waarop de heer Vinck recht had. Indien de heer Vinck zelf het geld zou hebben weggeschonken, had hij maar 70.000 euro kunnen verdelen, want de Staat zou de helft van het geld hebben gerecupereerd.

Ik kan niet geloven dat deze operatie mogelijk was zonder dat minister Van de Lanotte tussenbeide kwam. Ik ben sprakeloos wanneer ik zie hoe bepaalde managers voor hun diensten worden bedankt.

13.08 Valérie Déom (PS): De beslissing van de heer Vinck is inderdaad lovenswaardig en menselijk. Belastingen betalen en bijdragen aan de sociale zekerheid is echter eveneens een daad van solidariteit.

Als ik het goed heb begrepen, heeft de heer Vinck afgezien van zijn vergoeding en heeft hij de betrokken verenigingen voorgesteld een aanvraag in te dienen bij de Nationale Loterij, met dien verstande dat de NMBS het bedrag van de vergoeding niet ter compensatie aan de Loterij zou storten.

13.09 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Pour que tout soit clair, il ne s'agit pas en l'occurrence d'une donation. La SNCB n'est pas tenue de payer une indemnité supplémentaire et aucun changement n'est apporté au budget de la Loterie nationale. Il s'agit simplement de dossiers supplémentaires que la Loterie a examinés afin de vérifier s'ils sont bien conformes à sa philosophie. Le cabinet de mon prédécesseur avait suggéré à M. Vinck de s'y prendre de cette manière mais il n'est pas intervenu directement auprès de la Loterie nationale. Si

nog doen. Wat dat betreft, is de rol zeker niet allesbepalend geweest.

We hebben de heer Vinck de suggestie gedaan om het via die weg te doen. Er zijn geen rechtstreekse aanvragen gebeurd door het kabinet aan de Nationale Loterij. Laat dat heel duidelijk zijn.

Ik hoop dat op die wijze de meeste vragen beantwoord zijn. Het is belangrijk dat te doen. De reden waarom er weinig communicatie of misschien tegenstrijdige communicatie heeft plaatsgevonden, is het feit dat de aangelegenheid een soort privé-aangelegenheid is, tenminste in hoofde van de heer Vinck die het op die manier het liefst behandeld zag. Op het ogenblik dat er vragen zijn, is het evenwel aan ons om antwoorden te geven. Ik meen dat we dat ten volle hebben gedaan.

13.10 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, vous ne m'enlèverez pas de l'idée les trois choses suivantes. Premièrement, comme vous l'avez dit vous-même, le budget de la Loterie Nationale n'est pas modifié. Il concerne donc bien certains projets au détriment d'autres parce que la Loterie Nationale ne dispose pas de moyens inépuisables. Ces 140.000 euros ne reviendront pas à d'autres projets d'associations qui ont introduit leur demande et qui ne recevront pas d'avis favorable par manque de moyens. En effet, il y a un moment où il n'y aura plus de moyens pour l'exercice en cours, point final. Le budget n'est pas modifié.

Deuxièmement, en l'occurrence, la SNCB a gagné 140.000 euros puisqu'elle n'a pas dû verser cette indemnité variable unique.

Troisièmement, l'État est lésé de l'impôt sur ces 140.000 euros. Ces trois conclusions, vous ne me les enlèverez pas de la tête: c'est ainsi que cela se passe. Je ne reviendrai pas sur le rôle qu'a joué en la matière le ministre Vande Lanotte.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Mme Camille Dieu au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le bureau de poste d'Hensies" (n° 8585)

14 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het postkantoor van Hensies" (nr. 8585)

14.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je suis déjà intervenue à plusieurs reprises en commission, afin d'obtenir de la part de votre prédécesseur des précisions au sujet des différents bureaux de poste de ma région, en l'occurrence, celui de Wasmuel, qui fait partie de la commune de Quaregnon, celui d'Aulnoy, qui fait partie de la commune de Quévy mais travaille en association avec Frameries pour les opérations mail et celui de Quiévrain.

A présent, c'est au tour du bureau de poste de Hensies. J'ai été alertée par le bourgmestre de cette commune qui fait partie de ma fédération. En effet, selon les informations en sa possession, il semblerait que la question de l'avenir de ce bureau de poste se pose pour les utilisateurs.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer que le problème de

le gouvernement a si peu communiqué dans ce dossier, c'est parce que M. Vinck avait demandé qu'il soit traité comme une affaire d'ordre privé.

13.10 Olivier Chastel (MR): Ik wil drie dingen zeggen. Allereerst blijft de begroting van de Nationale Loterij dezelfde. Die uitgaven gebeuren dus ten koste van andere projecten - de middelen van de Nationale Loterij zijn nu eenmaal niet onuitputtelijk. Ten tweede heeft de NMBS in één klap 140.000 euro verdiend, want ze heeft die eenmalige variabele vergoeding niet hoeven uit te betalen. En ten derde ziet de Staat de belasting op die 140.000 euro aan zijn neus voorbijgaan. Die drie conclusies laat ik mij door u niet uit mijn hoofd praten!

14.01 Camille Dieu (PS): Ik heb reeds eerder om nadere toelichting gevraagd over de postkantoren in mijn regio: Quaregnon-Wasmuel, Frameries-Quévy. Nu staat de toekomst van het postkantoor van Hensies kennelijk op het spel, aldus de burgemeester van die gemeente.

Kan u bevestigen dat het probleem in verband met de bouwvallige staat van de gebouwen dat ik in september 2003 bij minister Vande Lanotte aankaarte, intussen opgelost is, en dat het kantoor

vétusté des bâtiments que j'avais décrite auprès du ministre Vande Lanotte en septembre 2003 a bien été réglé selon l'annonce faite par le ministre à l'époque et que le bureau reste opérationnel, ce qu'il m'avait dit?

Si tel est le cas, voulez-vous m'expliquer pourquoi, aujourd'hui, il est question d'un déménagement d'une partie des activités du bureau de poste vers les bureaux de la commune de Boussu-Hornu, si ce n'est peut-être pour la simple opération "mail retail"?

14.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Madame Dieu, faisant précisément référence à votre question relative au bureau de poste de Hensies, je me dois de vous signaler que l'état du bâtiment reste préoccupant. Dès lors, La Poste cherche toutes les possibilités de garantir à son personnel un cadre de travail acceptable, qui concilie à la fois les impératifs de sécurité et de logistique. Dans cette perspective, le transfert des activités "mail" vers le bureau de Boussu constitue actuellement une piste de réflexion, laquelle s'oriente d'ailleurs vers la recherche d'un nouveau bâtiment. Je crois avoir ainsi répondu à la question. Pour l'instant, on parle d'une réflexion et non d'une décision définitive.

14.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, il n'est pas pensable pour la commune de Hensies de perdre son bureau de poste. Autant on peut comprendre que les opérations "mail" soient dissociées des opérations "retail" et soient regroupées en certains endroits, comme ce fut le cas pour ma commune avec celle de Frameries, autant la suppression des opérations au guichet du bureau de poste semble inacceptable pour les habitants de la commune.

Le bourgmestre de Hensies vous a déjà écrit à ce sujet. Il vous proposait des locaux neufs, à savoir ceux de l'administration communale comportant des guichets rénovés il y a peu de temps. Je vous demande de réfléchir à cette proposition, d'autant plus qu'en 2003, le ministre Vande Lanotte m'avait dit que l'on allait restaurer le bureau de poste de Hensies.

Ce qu'on m'a promis à l'époque n'a pas été fait. Aujourd'hui, on me dit qu'il faut trouver une autre solution pour le personnel. Avouez que ce n'est pas acceptable! C'est avec vigueur, monsieur le ministre, que je vous demande d'examiner la proposition que vous fait le bourgmestre de cette commune afin de sauver l'activité postale pour les habitants de la région.

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

15 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het aanwervingsbeleid van de NMBS" (nr. 8272)**

15 **Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des**

operationeel blijft? Zo ja, waarom is er dan sprake van een overheveling van een deel van de activiteiten naar de kantoren van Boussu-Hornu, of het moest enkel om een mail-retailoperatie gaan?

14.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: In verband met uw vraag over het postkantoor van Hensies moet ik u melden dat het gebouw nog steeds in bar slechte staat verkeert. De Post zoekt naar oplossingen om het personeel in aanvaardbare omstandigheden tewerk te kunnen stellen, rekening houdend met de veiligheidseisen en logistieke vereisten. De overbrenging van de mailactiviteiten naar Boussu is een denkpiste die in die context gezien moet worden. Er is nog niets beslist.

14.03 Camille Dieu (PS): Het postkantoor van Hensies mag niet verdwijnen. We kunnen er in komen dat de mailoperaties losgekoppeld worden van de retailactiviteiten en op welbepaalde sites gehergroepeerd worden, maar de bewoners mogen er niet aan denken dat er geen loketverrichtingen meer mogelijk zouden zijn.

De burgemeester van Hensies heeft u een brief geschreven: het gemeentebestuur wil nieuwe lokalen ter beschikking stellen, met onlangs gerenoveerde loketten. Ik vraag u met aandring om dat voorstel in overweging te nemen, temeer daar minister Vande Lanotte mij in 2003 nog verzekerd heeft dat het kantoor van Hensies gerenoveerd zou worden.

Entreprises publiques sur "la politique de recrutement de la SNCB" (n° 8272)

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, wellicht bent u al uitgebreid verwelkomd in deze commissie. Ik wil mij daar graag bij aansluiten en u veel succes wensen, wat natuurlijk niet wegneemt dat wij onze rol als oppositie zullen handhaven.

Mijn eerste vraag aan u gaat over het aanwervingsbeleid van de NMBS. Het personeelsbeleid bij de NMBS dat wordt gevoerd door de NMBS Holding lijkt ons op zijn zachtst uitgedrukt problematisch. Het was niet toevallig dat er, ondanks de scheuren in het gemeenschappelijk vakbondsfront, op het gebied van de spoorwegen wel degelijk een gezamenlijke actie was enkele weken geleden. Dat er een gezamenlijke staking was, had niet enkel met het Generatiepact te maken, maar het had ook veel te maken, meen ik, met de manier van werken bij de NMBS op dit moment, en dan vooral met het aanwervingsbeleid.

Op dit ogenblik is het personeelsbestand gepland op iets meer dan 38.000 werknemers, net zoals dat in het sociaal akkoord was bepaald. Tot daar het goede nieuws. Op het vlak van de aanwervingen loopt het echter veel minder goed. Er was voor dit jaar, 2005, een zeshonderdtal aanwervingen gepland. Tot vandaag, of toch tot eind september, op het moment dat ik mijn vraag indiende, was er daarvan een honderdtal gerealiseerd en er waren nog procedures lopend voor een driehonderdtal tegen het einde van het jaar. Dat wil zeggen dat men slechts de helft van het voorziene aantal aanwervingen effectief zal realiseren.

Op het vlak van nieuwe treinbegeleiders en bestuurders zou men de aantallen halen van 75 en 70, in plaats van de vooropgestelde 129 en 100. Net in die strategische categorieën valt het nog redelijk mee. Wanneer wij iets verder gaan kijken, naar bijvoorbeeld de stielmannen en de sporenleggers, en de personeelsbezetting in de centrale werkplaatsen en zo, blijkt dat daar nog veel grotere tekorten zijn. Wanneer wij zien hoeveel werknemers van de NMBS in de volgende jaren met pensioen zullen gaan, meen ik dat een iets actiever aanwervingsbeleid toch op zijn plaats zou zijn.

Daarom wil ik graag van u, mijnheer de staatssecretaris, het volgende vernemen.

Ten eerste, beschouwt de leiding van de NMBS Holding het huidige aantal van iets meer dan 38.000 als de bodem van wat uit sociaal oogpunt en uit veiligheidsoverwegingen aanvaardbaar is? Of moeten er nog meer personeelsleden afvloeien tijdens de komende jaren?

Ten tweede, veronderstelt de vooropgestelde toename van het aantal reizigers niet veeleer een verhoging van het aantal personeelsleden? Extra reizigers en extra inzet van materiaal vergt toch ook extra personeel, lijkt ons de logische redenering? Wat is de cijfermatige impact van de vooropgestelde doelstellingen inzake de vermeerdering van vervoer van reizigers en van goederen?

Ten derde, welke verklaring kan de NMBS Holding geven voor de achterstand inzake de aanwerving van onder andere treinbestuurders en treinbegeleiders? Zal men het gepland contingent nog kunnen bereiken dit jaar?

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La stratégie de recrutement bancaire de la SNCB Holding risque d'entraîner d'importantes pénuries dans quasi toutes les catégories de personnel. À l'heure actuelle, on en est au niveau d'un peu plus de 38.000 travailleurs, comme convenu dans l'accord social de 2003-2005.

Le groupe considère-t-il ce chiffre comme le minimum acceptable du point de vue social et au vu des considérations de sécurité ou d'autres licenciements suivront-ils? L'accroissement prévu du nombre de passagers ne laisse-t-il pas plutôt supposer une augmentation des effectifs? Comment le groupe explique-t-il le retard accusé au niveau de l'entrée en service de conducteurs de trains et d'accompagnateurs de trains? Le quota prévu de 129 accompagnateurs et de 100 conducteurs de trains sera-t-il encore atteint cette année?

L'atelier technique d'Anvers-Nord, entre autres, est demandeur de recrutements locaux pour éviter que du personnel engagé au niveau central ne demande sa mutation après quelques mois. Des promesses avaient été faites à ce sujet à la direction de l'atelier et aux syndicats. Où en est ce dossier?

Ten vierde en tot slot, een beetje los daarvan, heb ik een bijkomende vraag in verband met het aanwervingsbeleid, meer bepaald naar de mogelijkheden inzake decentraal aanwerven. Op dit moment worden de aanwervingen binnen de NMBS centraal georganiseerd, maar bijvoorbeeld vanuit de technische werkplaats Antwerpen-Noord rijst de expliciete vraag zich specifiek te kunnen richten op de Antwerpse regio, om personeel aan te werven voor die werkplaats, omdat steeds wanneer men daar nieuwe mensen toegewezen krijgt, die heel snel weer vertrekken naar werkplaatsen dicht bij huis. De belofte dat men decentraal zou mogen aanwerven was toegezegd door de heer Descheemaeker, ik meen in juni.

Mijn vraag is eigenlijk wat de stand van zaken is met betrekking tot dit dossier.

15.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De NMBS-holding is zich uiteraard terdege bewust van de personeelstoestand binnen de NMBS-groep. De aanwervingen die nu worden voorbereid, worden uiteraard kwalitatief en kwantitatief afgestemd op het ondernemingsplan van nu tot 2008. Het spreekt voor zich dat er bijzonder veel zorg wordt besteed aan de onderhandelingen met de representatieve organisaties.

Zowel de directie Reizigers als de directie Goederen bereidt zich voor op de evolutie van de activiteiten en heeft terzake trouwens ambitieuze reorganisatieplannen uitgewerkt. Die plannen slaan zowel op de structuren en de organisatie als op het verhogen van de inzetbaarheid van menselijke middelen.

De aanwerving van treinbegeleidings- en besturingspersoneel beperkt zich niet tot het jaar 2005 en tot de in uw vraag opgegeven aantallen. De aanwerving van treinbegeleiders en treinbestuurders, net zoals voor anderen personeelscategorieën, is een doorlopend proces dat wordt voortgezet de komende jaren. Aldus zullen vanaf heden tot 2008 550 treinbestuurders en 250 treinbegeleiders worden aangeworven.

De aanwervingen binnen de NMBS-groep gebeuren conform de statutaire en reglementaire bepalingen, hetzij voor de behoeften van het net, hetzij voor de behoeften van een bepaalde regio of een bepaalde werkzetel. Aldus werden in het verleden al aanwervingen gerealiseerd, specifiek voor de behoeften van de Antwerpse regio en met de verplichting om er 5 jaar te blijven. Op die manier worden regionale accenten gelegd. Die procedure kan zich uiteraard overeenkomstig de noodzaak in de toekomst herhalen.

De aantallen waarover kan worden gesproken, liggen iets hoger dan wat u suggereerde. Ik denk dat we tot 2008 spreken van 550 treinbestuurders en 250 treinbegeleiders. Voor een groep zoals de NMBS is dat uiteraard niet weinig. Bovendien willen wij de best mogelijke invulling realiseren van de financiële middelen die ons ter beschikking worden gesteld. Dat geldt evenzeer voor de NMBS-holding, die vandaag de personeelskosten draagt.

15.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: La holding SNCB est évidemment consciente de la situation du personnel au sein du groupe. Les recrutements sont réalisés dans le respect des critères quantitatifs et qualitatifs du plan d'entreprise en vigueur jusqu'en 2008. Le plan d'entreprise 2008, actuellement en cours de préparation, fera bien entendu encore l'objet de négociations approfondies avec les syndicats. Tant la direction "Voyageurs" que la direction "Marchandises" ont élaboré des plans ambitieux d'amélioration des structures et d'affectation du personnel. Les recrutements ne se limitent pas à ceux de 2005 ni aux chiffres évoqués mais constituent un processus continu qui se poursuivra jusqu'en 2008. Durant cette période, 550 conducteurs et 250 accompagnateurs de trains seront embauchés.

Les recrutements se font bien sûr conformément aux dispositions statutaires et réglementaires, en fonction des besoins soit du réseau, soit de la régie ou du siège. Il est déjà arrivé qu'un recrutement soit spécifiquement axé sur la région d'Anvers et que les travailleurs ainsi embauchés soient obligés d'y rester cinq ans. Rien n'empêche que cela se reproduise à l'avenir.

Le nombre de recrutement est donc plus élevé que ce que

suggérerait M. Van den Bergh. Nous entendons par ailleurs utiliser au mieux nos moyens financiers.

15.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil de staatssecretaris danken voor zijn antwoord. Het laat me evenwel een beetje op mijn honger. Natuurlijk spreekt u van ruimere contingenten aan personeelsleden voor de komende jaren. Ik had het natuurlijk specifiek over de aanwervingen die voorzien waren voor 2005 en die niet ingevuld zullen worden. Daar ziet het ten minste toch naar uit.

Anderzijds heb ik u ook geen uitspraken horen doen over het getal – het is natuurlijk maar een getal – van 38.000 werknemers. Vindt u het een doel om dat de volgende jaren verder naar beneden te brengen? Als ik gedelegeerd bestuurder Haeck lees in de kranten, zegt hij dat hij zich niet blind wil staren op een bepaald werkgelegenheidsniveau. Dat klinkt enerzijds natuurlijk wel aannemelijk, maar voor de vakbonden anderzijds is het natuurlijk erg belangrijk bepaalde perspectieven te hebben qua werkgelegenheid de volgende jaren. Ik betreur dus een beetje dat u daarover geen uitspraken hebt gedaan.

15.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Behalve natuurlijk dat ik nog maar een week in functie ben, waarvan 1 mediadag, vrees ik, heb ik uiteraard nog niet de mogelijkheid gehad om die dossiers volledig te doorgronden. Ten eerste, het is toch van belang te melden dat met de heer Haeck gesprekken worden gevoerd op het vlak van personeelsinzet. Het kan zijn dat door de nieuwe samenstelling, de nieuwe holdingstructuur met de twee afdelingen eronder, er eerder een personeelsverhoging zou komen dan een personeelsdaling. Ook dat is niet onmiddellijk de bedoeling. De bedoeling is om dit als overheidsbedrijf op de juiste manier te beheren, met heel veel accenten op de begroting. Zijn vroegere werkomgeving zal hem daar ook toe dwingen.

Ten tweede, er moet in ieder geval geprobeerd worden werkgelegenheid te creëren en ook te zorgen voor veiligheid en andere aspecten. We zitten daar op dit ogenblik een beetje in het midden. Die gesprekken worden wat mij betreft in ieder geval gevoerd. Ik hoop daar de volgende 4 tot 5 weken volledig zicht op te kunnen hebben. Mijn optreden hier vandaag is misschien net iets te vroeg specifiek voor deze vraag, maar laat mij toe om daar in de toekomst zeker op terug te komen.

15.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb er natuurlijk alle begrip voor dat u dit nog niet tot in de finesses kunt kennen. Ik verneem enkel maar dat er op bepaalde diensten toch wel pijnpunten zijn qua personeelsinzet en dat het op bepaalde plaatsen toch wel erg moeilijk begint te worden om alles nog rond te krijgen. We komen daar ongetwijfeld de volgende weken nog wel op terug.

15.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je reste sur ma faim car ma question portait sur les recrutements pour 2005 auxquels il ne serait pas procédé. Le secrétaire d'État ne nous a pas dit non plus s'il avait l'intention de réduire le nombre de 38.000. M. Haek affirme qu'il ne veut pas se focaliser sur un niveau d'emploi donné mais les syndicats exigent quant à eux qu'on leur offre des perspectives.

15.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Une semaine s'est révélée insuffisante pour analyser complètement les dossiers. Nous dialoguons avec M. Haek au sujet du volume de personnel nécessaire. Il est possible que nous procédions à une extension de personnel au sein de la nouvelle structure organisationnelle mais ce n'est pas le but à l'heure qu'il est. Ce qui nous importe, c'est que cette entreprise publique soit bien gérée et que le budget, en particulier, reçoive un maximum d'attention. En outre, il nous faut tenter de créer de l'emploi et de veiller notamment à la sécurité. J'espère que dans les quatre ou cinq prochaines semaines, je comprendrai les tenants et les aboutissants de ce dossier après quoi je le remettrai sur le tapis.

15.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Je comprends parfaitement que le secrétaire d'État ne maîtrise pas encore toutes les subtilités de ce dossier mais il me revient que dans certains services, il y a des pierres d'achoppement en matière de personnel.

De **voorzitter:** Mijnheer de staatssecretaris, als het een troost kan zijn, wij zijn reeds langer bezig met de materie en wij leren ook nog elke dag bij. Het is u vergeven. Op één week tijd kunt u natuurlijk niet alle

vragen hier echt au fond beantwoorden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de vertraging in het HST-project tussen Amsterdam en de Belgische grens - implicaties voor ons land en de NMBS" (nr. 8619)

16 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 retard pris dans le projet TGV entre Amsterdam et la frontière belge - implications pour notre pays et la SNCB" (n° 8619)

16.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een meer actuele vraag. Ze gaat over het HST-project tussen Amsterdam en de Belgische grens. Blijkbaar is er daar heel wat vertraging opgelopen. Het gaat over de gevolgen daarvan voor ons land en voor de NMBS.

Qua infrastructuur is die lijn nagenoeg klaar. Men begint allerlei voorbereidende tests te doen. Qua harde infrastructuur, de rails en dergelijke meer, lijkt alles wel op schema te zitten. Het probleem in Nederland is dat de bestelde treinen niet op tijd zullen geleverd worden en dat er ook nog problemen zijn met betrekking tot de veiligheidsuitrustingen van de verschillende treinen die over dat traject moeten rijden.

Mijnheer de staatssecretaris, daarom zou ik van u graag willen vernemen wat de stand van zaken is, vooral met betrekking tot het geschikte treinmateriaal voor deze lijn. Daarom heb ik een viertal vragen.

Betekent het uitstel van de levering van het geschikte treinmateriaal ook een financieel verlies voor de NMBS? Ik heb cijfers gezien voor de Nederlandse Spoorwegen, maar ik ken ze niet uit het hoofd. Ik heb ze ook niet bij. Dat vertegenwoordigde daar echter toch een aanzienlijk financieel verlies. Daarom vroeg ik mij af of dit ook voor de NMBS geldt. Zo ja, op hoeveel kan dit geraamd worden als er bijvoorbeeld een jaar uitstel zal zijn van het gebruik van die spoorlijn.

Ligt de realisatie van de HSL op Belgische bodem op schema? De infrastructuur zal wellicht tijdig klaar zijn, maar zal het geschikte treinmateriaal ook tijdig klaar zijn?

Zal vooraf aan de vertraagde operationalisering van de HST-dienst op de nieuwe lijn een internationale IC-dienst, tussen bijvoorbeeld Antwerpen en de Noorderkempen en/of Breda of nog verder, georganiseerd kunnen worden. Ik denk dan aan de internationale trein die momenteel op lijn 12 rijdt. Zou die bijvoorbeeld reeds kunnen verplaatst worden naar de nieuwe spoorlijn? Of zijn er op dat vlak ook nog technische problemen met betrekking tot de veiligheidsnormering, tot de ERMTS-normen? Indien er geen technische problemen zijn, vanaf wanneer zal de internationale IC-dienst dan eventueel verzorgd kunnen worden op deze nieuwe spoorlijn?

Ten slotte, indien er geen internationale treinen zullen rijden voor het begin van 2008, en dat is volgens de Nederlandse minister het vroegst mogelijke begin, is het dan mogelijk voorafgaandelijk aan de

16.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le projet TGV entre Amsterdam et la frontière belge a pris beaucoup de retard. La ligne est quasiment prête en ce qui concerne l'infrastructure et on procède à des tests préparatoires, mais les trains commandés ne seront pas livrés à temps. Des problèmes se posent en outre en ce qui concerne l'équipement de sécurité des divers trains qui devront circuler sur le trajet.

Le report de la livraison des trains entraîne-t-il également une perte financière pour la SNCB? Les chemins de fer néerlandais ont en tout cas été confrontés à ce problème. Dispose-t-on d'une estimation de la perte éventuelle? Le calendrier pour la réalisation du TGV sur le territoire belge est-il respecté? Le matériel approprié sera-t-il disponible à temps? Un service IC international entre Anvers, la Campine du nord et Breda ou au-delà ne peut-il être organisé préalablement? Le train international sur la ligne 12 peut-il être déplacé vers la nouvelle ligne? Y a-t-il des problèmes techniques en ce qui concerne les normes ERMTS? Quand le service IC international sera-t-il opérationnel?

Si aucun train international ne roule avant le début de l'année 2008, un service IC entre Anvers et la nouvelle gare de Brecht pourra-t-il et sera-t-il organisé?

HST-dienst op Belgisch grondgebied reeds een IC-dienst te organiseren tussen Antwerpen en het nieuwe station Noorderkempen te Brecht? Is dat technisch mogelijk en zal dat ook gebeuren?

16.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, uw eerste vraag ging over het financiële verlies voor de NMBS. Het is zo dat u zeker niet de vergelijking mag maken met de Nederlandse situatie. De Nederlanders hebben een heel ander systeem. Daar gaat het om een privé-vervoerder die een ander soort contract heeft en die in feite ook kosten betaalt als de treinen niet rijden. Dat is zo vanaf 1 april 2007. Specifiek voor de NMBS kan ik u zeggen dat de grootte van het potentiële financiële verlies uiteraard afhangt van diverse factoren, van de datum van effectieve levering, de homologatie van het materiaal, de vergoedingen, bijkomende investeringskosten enzovoort. Dat zijn parameters die vandaag uiteraard onbekend zijn.

Welnu, koken kost ook geld. Exploiteren kost ook geld. Op dit ogenblik rijden ze inderdaad niet. De prognoses, denk ik – dit is toch wel belangrijk –, moeten zeer realistisch worden ingeschat.

Wat de tweede vraag betreft, op Belgisch grondgebied kunnen de HSL-infrastructuurwerken klaar zijn voor de proefritten van de exploitanten vanaf 1 oktober 2006 met het oog op de start van de commerciële dienst vanaf 1 april 2007 zoals overigens overeengekomen tussen de Belgische en de Nederlandse Staat. Nochtans werden we officieel door de constructeur ingelicht over de vertraging van de levering van het nieuwe materieel dat zal rijden over de hogesnelheidslijnverbinding Brussel-Amsterdam. De vertraging en de niet tijdige uitrusting van het bestaande Thalys-materieel dat nu de verbinding Parijs-Brussel-Amsterdam verzorgt, hebben tot gevolg dat bepaalde nieuwe markten niet kunnen worden aangeboord.

De drie betrokken spoormaatschappijen in Frankrijk, Nederland en België onderzoeken ook of er alternatieve oplossingen bestaan. Ondertussen blijft de verbinding Brussel-Amsterdam om het uur gewaarborgd door de bestaande Benelux-treinen en zullen de Thalys-treinen Parijs-Brussel-Amsterdam blijven rijden zoals nu. Zowel de Benelux-treinen als de Thalys-treinen rijden dan verder over klassieke lijnen tussen België en Nederland.

De problemen voor de internationale dienst tussen Brussel en Antwerpen, Noorderkempen, Brecht en Breda of verder zijn dezelfde als voor de internationale dienst Brussel-Amsterdam. Daar is de facto geen enkel verschil.

Ten slotte, wat uw vierde vraag betreft, het probleem van een binnenlandse dienst tussen Brussel, Antwerpen en Brecht is vergelijkbaar met de situatie voor de internationale diensten Brussel-Amsterdam en Brussel-Brecht-Breda-Den Haag. Die dingen zijn uiteraard in de praktijk aan elkaar gekoppeld. Het is dus even wachten op duidelijkheid wat dat betreft en wij zullen de eerstvolgende maanden daar uitsluitsel over hebben. Op dit ogenblik heeft tal van aspecten echter nog geen duidelijkheid opgeleverd.

16.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Il ne peut pas être procédé à une simple comparaison avec les Pays-Bas, car il s'agit en l'occurrence d'un transporteur privé qui, à partir du 1^{er} avril 2007, paiera également si les trains ne roulent pas. En ce qui concerne la SNCB, l'ampleur de la perte éventuelle dépend de divers paramètres qui sont actuellement inconnus. Exploiter coûte de l'argent et les trains ne roulent effectivement pas actuellement. Il faut avoir une approche très réaliste des prévisions.

En territoire belge, les travaux d'infrastructure pourraient être terminés et des essais pourraient être effectués pour le 1^{er} octobre 2006. La Belgique et les Pays-Bas sont convenu que le service commercial débiterait le 1^{er} avril 2007. Le constructeur nous a officiellement informés de la livraison tardive du nouveau matériel. Avec la mise en œuvre tardive du matériel Thalys sur la ligne Paris-Bruxelles-Amsterdam, ce contretemps compromet l'accès à de nouveaux marchés.

Les trois sociétés en France, aux Pays-Bas et en Belgique recherchent des solutions de rechange. En attendant, les trains Benelux continueront d'assurer toutes les heures la liaison Bruxelles-Amsterdam. De même, le Thalys Paris-Bruxelles-Amsterdam continuera de fonctionner comme aujourd'hui. Les deux types de trains empruntent des lignes classiques entre la Belgique et les Pays-Bas. Il n'y a pas de différence en ce qui concerne les problèmes du service international entre Bruxelles et Anvers, entre Brecht et Breda ou au-delà. De même, le problème du service intérieur entre Bruxelles, Anvers et Brecht est comparable à la situation des services

internationaux Bruxelles-Amsterdam et Bruxelles-Brecht-Breda-La Haye. Les choses devront être clarifiées dans les mois à venir.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, zoals u zelf zegt, is er nog niet veel duidelijkheid over van alles en nog wat. Ik begrijp dat u die duidelijkheid niet meteen kunt creëren. Wat wel duidelijk is, is dat de bestaande Benelux-verbinding en de bestaande Thalys-verbinding via lijn 12 zullen blijven gebeuren en dus niet over de nieuwe lijn, ook niet vanaf 1 april 2007.

Misschien een klein bijkomend vraagje. De NMBS heeft het nieuwe treinmaterieel, dacht ik, samen met het privé-consortium in Nederland besteld. Daar zit de NMBS ook mee in voor de bestelling van die treinen in Italië. Ik neem aan dat de vertraging van de levering ook een schadeclaim tot gevolg kan hebben. Vergis ik mij daarin?

Wat ik mij ook nog afvroeg, u stelt dat de gevolgen voor binnenlandse verbindingen over die lijn, bijvoorbeeld naar Brecht, Noorderkempen of Breda, dezelfde zijn als voor de HST-verbinding. Nu, dat zal toch met ander treinmaterieel gebeuren dan de internationale treinen.

De treinen die nog geleverd moeten worden, zijn toch niet de treinen waarmee de binnenlandse treinverbindingen moeten worden gerealiseerd? Hoe komt het dat zij dan toch mee de gevolgen dragen van dat uitstel?

16.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer Van den Bergh, ik heb akte genomen van uw beide vragen en zal u daarop binnen redelijke termijn graag antwoorden.

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

17 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen van de NMBS in camerabewaking" (nr. 8340)

17 Question de M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements de la SNCB dans la surveillance vidéo" (n° 8340)

17.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, welkom in onze commissie. Deze vraag is, net als een aantal andere vragen, nog een erfstuk van uw voorganger. Ik zal de vraag niet volledig voorlezen. Ik neem aan dat u zelf ook kunt lezen. Ik vat de essentie van de vraag samen.

Veiligheid is een belangrijk goed, ook in de stations. Wij hebben onder andere in Londen en Madrid gezien dat veiligheid ook in een internationale context belangrijk is. De NMBS heeft aangekondigd om in 50 Belgische stations een aantal camera's te plaatsen. Ik heb daarbij enkele vragen, die ook regionaal geïnspireerd zijn. Ik heb vernomen dat u zelf ook in Aalst naar school geweest bent. Ik ben van Aalst afkomstig. In Aalst zijn er de voorbije maanden al een aantal

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je comprends que le secrétaire d'État ne soit pas en mesure de faire la clarté d'emblée. Les liaisons Benelux et Thalys continuent d'emprunter la ligne 12 et non pas la nouvelle ligne et cette situation sera inchangée au 1er avril.

La SNCB a commandé du nouveau matériel ferroviaire avec les chemins de fer néerlandais ou un consortium privé. La livraison tardive des trains peut-elle donner lieu à une demande en dommages-intérêts?

Les trains destinés à la liaison TGV qui doivent encore être livrés ne sont tout de même pas ceux qui doivent permettre d'assurer les liaisons intérieures? Comment se fait-il que les conséquences soient les mêmes pour les deux liaisons?

16.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Je répondrai à ces questions dans un délai raisonnable.

17.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Les attentats de Londres et de Madrid ont bien montré toute l'importance de la sécurité. La SNCB a annoncé qu'elle allait installer des caméras dans cinquante gares. À Alost, les abords de la gare ont été ces derniers mois le théâtre de divers actes de vandalisme.

Quelles sont les gares qui seront équipées de caméras? Sur la base

klachten geweest rond de stationsomgeving, zoals waarschijnlijk op nog andere plaatsen, door vandalenstreken van jongelui. Men zegt dat dit jongeren zijn die afstappen van de treinen die uit Brussel of Gent komen, maar er zijn in ieder geval klachten. Mits camerabewaking zou dit misschien in het oog kunnen worden gehouden.

Welke stations komen in aanmerking voor het plaatsen van camera's? Op basis van welke criteria? Zijn ook Aalst en Denderleeuw daarbij? In welke timing wordt er voorzien?

Worden de beelden gescreend – ik neem aan van wel – in elk station of gebeurt dit op een centrale dienst? Worden de beelden door de NMBS gescreend of gebeurt dit door een externe firma? Hoe lang zullen de beelden bewaard blijven en op welke manier wordt de privacy van de reiziger gewaarborgd? Wordt dit project binnen het bestaande budget uitgevoerd of krijgt de NMBS daarvoor extra middelen?

17.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik heb inderdaad school gelopen in Aalst, maar Aalst is slechts een van de verschillende stations waarover ik zal spreken.

17.03 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): (...)

17.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik kan ook lezen trouwens. (*Gelach*)

De criteria die gehanteerd worden voor het plaatsen van camera's in de stations zijn het resultaat van een risicoanalyse die uitgevoerd werd door de NMBS-holding zelf, meer bepaald de afdeling corporate security, in het kader van het Malaga-plan.

Aan elk station werd naast een commerciële ook een veiligheidsratio gegeven. Uiteraard werd er rekening gehouden met allerlei omgevingsfactoren. Met betrekking tot de plaatsing van de camera's in de stations werd ook – dat is niet onbelangrijk – de commissie ter Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer ingelicht, zodat er geen problemen zouden zijn met betrekking tot de privacy.

De NMBS heeft in een budget van ruim 10 miljoen euro voorzien voor de inplanting van de camerasystemen. Er zijn effectief 50 stations opgenomen in dit Malaga-plan. Ik heb de lijst bij. Die 50 stations worden tussen 2006 en 2009 uitgerust met de nodige camerasystemen. Aalst en Denderleeuw zijn in ieder geval ook opgenomen in de lijst.

Misschien heeft het weinig zin om die nu allemaal voor te lezen, maar...

17.05 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): (...)

17.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik kan de lijst zeker ter beschikking stellen. Ik wil er ook aan toevoegen dat de grote stations – Berchem, Antwerpen, Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Nationale Luchthaven en andere – daar in ieder geval bij zijn.

de quels critères ce choix sera-t-il opéré? Y aura-t-il des caméras à Alost et à Denderleeuw? Quand? Ces images seront-elles sous surveillance dans chaque gare? Qui se chargera de cette tâche? Combien de temps les images seront-elles stockées? Comment assurera-t-on le respect de la vie privée? La SNCB se verra-t-elle attribuer des moyens supplémentaires pour ce projet?

17.04 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les critères d'installation des caméras seront définis sur la base d'une analyse des risques réalisée par la section Corporate Security de la SNCB dans le cadre du plan Malaga. Chaque gare se verra attribuer un taux de sécurité.

La Commission de la protection de la vie privée a été informée par souci d'éviter toute violation de la vie privée. Un budget de 10 millions d'euros a été prévu pour cette mesure. Entre 2006 et 2009, des caméras seront placées dans cinquante gares, dont Alost, Denderleeuw et les grandes gares urbaines.

17.06 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Je transmettrai la liste complète à la commission.

Les images seront gérées aux niveaux national et local dans des

Met betrekking tot de plaatsing van de camera's in de stations, kan ik ook het volgende zeggen. Het beheren van de camerabeelden zal op nationaal vlak en op regionaal vlak gebeuren in controlekamers die bemand en bevrouwde zullen worden door personeelsleden van B-Security, de vergunde interne bewakingsdienst van de NMBS-groep. Ik denk dat het ook belangrijk is om hier de privacyaspecten goed te blijven opvolgen.

chambres de contrôle, dont les effectifs seront pourvus par B-Security.

17.07 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord.

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

18 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het verlies van De Post door fraude bij het frankeren" (nr. 8646)

18 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 pertes subies par La Poste à la suite de fraudes à l'affranchissement" (n° 8646)

18.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, als De Post geld dreigt te verliezen of geld verliest, dan moeten wij daarvoor bijzonder alert zijn als vertegenwoordigers van het algemeen belang en van de belastingbetaler.

18.01 Roel Deseyn (CD&V): L'an dernier, La Poste a perdu un montant de 2,5 millions d'euros à la suite de fraudes commises à l'aide de machines à affranchir installées dans des entreprises privées et publiques. La Poste a déjà introduit des plaintes à ce sujet.

Er wordt gezegd dat De Post ongeveer 2,5 miljoen verloor door geknoei met frankeermachines.

Ook de overheid moet de hand in eigen boezem steken, ook de regering zou dat kunnen doen. Bij overheidsdiensten staan er namelijk ongeveer 16.000 zulke automatische frankeermachines.

Combien de plaintes ont-elles été introduites cette année? Dans quels services publics et dans quelles entreprises privées des fraudes ont-elles été constatées? Contre lesquels une plainte a-t-elle été déposée? Quelles mesures La Poste prend-elle afin d'empêcher toute forme de fraude?

Bij de controle van 5.100 machines stootte De Post op grote verschillen tussen de gefrankeerde bedragen op de machines en de afrekening die zij kreeg. Men is bijzonder inventief als De Post daarop wijst. Er worden uitvluchten gebruikt als "een foutje", "een vergetelheid".

De Post aanvaardt, terecht, die uitvluchten niet en dient tegen verschillende bedrijven klacht in wegens fraude.

Het zou interessant zijn het volgende te weten.

Hoeveel klachten heeft De Post dit jaar al ingediend? Op de totaliteit van het aantal vastgestelde misdrijven zou het goed zijn om te weten, procentueel uitgedrukt, hoeveel klachten er zijn verwoord.

Bij welke federale overheidsdiensten werd er mogelijk fraude vastgesteld? Objectief gesproken gaat het over fraude. Zijn er excuses of verzachtende omstandigheden in te roepen van de kant van de overheid?

Kunt u ook zeggen over welke andere bedrijven het gaat?

Werden er klachten ingediend tegen federale overheidsdiensten?

Werd er eventueel, in de behandeling door De Post, in opvolging van

die vaststelling van fraude, onderscheid gemaakt tussen de klachten die werden ingediend tegen overheidsdiensten, die misschien te vermijden zijn, en klachten die te groeperen vallen onder de privé-sector van het bedrijfsleven?

Hoe verklaren de betrokken federale overheidsdiensten de fraude?

Welke maatregelen werden en zullen genomen worden door De Post om de fraude onmogelijk te maken?

18.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, in 2004 heeft De Post effectief twee verdachte feiten gemeld aan de gerechtelijke instanties in verband met gebruikers van frankeermachines. Het gerecht moet uitmaken of er al dan niet sprake is van fraude. Het spreekt voor zich dat ik dat graag aan de gerechtelijke autoriteiten overlaat.

Er zijn geen federale overheidsdiensten verdacht van enig misbruik van frankeermachines. Dat zal zowel u als mezelf geruststellen, wat dat betreft.

Ik vestig uw aandacht erop dat het gaat over verdachte feiten. We kunnen geen bedrijven beschuldigen of met de vinger wijzen zolang ze niet door de gerechtelijke instanties veroordeeld zijn.

Reeds in 2003 werd binnen De Post een centrale onderzoekscel voor frankeermachines opgericht. De operationele processen werden aangepast, precies om misbruik beter te kunnen voorkomen. Bovendien werden alle fraudegevoelige machines buiten gebruik gesteld.

Op basis van uw vraag zullen we met de betrokken diensten nagaan wat de resultaten dit jaar zijn en of er in 2005 effectief ook verdachte feiten hebben plaatsgevonden. Het spreekt voor zich dat de nodige maatregelen zullen volgen op basis van het aantal verdachte feiten die zich zouden hebben voorgedaan.

18.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor een aantal elementen van antwoord. Wat de problematiek betreft, is het evenwel slechts een aanzet tot antwoord.

Het bedrijf De Post maakt reeds sinds 2001 melding van vrij zware inbreuken. Een beetje later volgt de introductie van nieuwe privé-detectives. Vraag is welk gevolg daaraan werd gegeven.

Het valt te betreuren dat men een paar jaar geleden heeft moeten vaststellen dat medewerkers van De Post bij dergelijke feiten waren betrokken. Het zou goed zijn een overzicht te krijgen van de geraamde schade die De Post heeft geleden en van de bedragen die De Post heeft kunnen recupereren. Naar aanleiding van de toestanden die in 2005 aan het licht zijn gekomen, situaties die al dan niet meerdere jaren aan de gang zijn, zou het interessant zijn een overzicht te krijgen van de feiten van het voorbije decennium. In het kader van onze parlementaire controle zou het nuttig zijn om over een minimum aan vergelijkend cijfermateriaal te kunnen beschikken. Ik dank u hiervoor reeds bij voorbaat.

Het incident is gesloten.

18.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: La Poste a rapporté deux cas suspects au parquet. La justice devra examiner s'il s'agit de véritables cas de fraudes. Nous devons attendre les résultats de cette enquête avant de formuler des accusations. Aucun service public fédéral n'a été soupçonné de fraude.

Afin de prévenir les fraudes, une cellule centrale d'enquête "machines à affranchir" a été créée en 2003. Les machines qui permettaient les fraudes ont été retirées et les processus opérationnels ont été adaptés. En collaboration avec les services compétents, nous allons tenter de déterminer si des fraudes ont aussi été commises en 2005. Si c'est le cas, nous prendrons des mesures appropriées.

18.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Des infractions ont été signalées dès 2001. Il avait déjà été constaté alors que des membres du personnel pourraient être impliqués. J'aimerais obtenir un aperçu des préjudices subis et des montants qui ont pu être récupérés au cours de la décennie écoulée.

L'incident est clos.

19 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de tariefvermindering voor treinabonnementen van studenten" (nr. 8579)

19 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 "la réduction des tarifs des abonnements de train pour les étudiants" (n° 8579)

19.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, tijdens de toespraak van uw voorganger werd aangekondigd dat aan studenten ouder dan 18 jaar vanaf 1 februari 2006 40% korting op hun treinabonnement zou worden gegeven. Dat zou volgens de gegevens die wij in de krant hebben gelezen, slechts een eerste stap zijn naar volledig gratis studentenabonnementen en gratis leerlingenvervoer.

19.01 Guido De Padt (VLD): L'ancien ministre M. Vande Lanotte avait annoncé une réduction des tarifs des abonnements de train pour les étudiants.

In de uitgavenbegroting is reeds een meerjarenplan ingeschreven voor financieringsmaatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer. Het meerjarenplan voorziet in de cumulatieve, bijkomende toekenning van 4 miljoen euro per jaar vanaf 2004 ter vermindering van de tarieven voor bepaalde doelgroepen, met 2003 als referentiejaar. Dat betekent dat de totale subsidies voor het gratis treinvervoer of voor het sporen tegen een verminderd tarief in 2006 zullen zijn verdubbeld ten opzichte van 2002.

Le secrétaire d'État peut-il expliquer les modalités du nouvel accord conclu avec la SNCB en ce qui concerne la réduction des tarifs? A combien s'élève la diminution de recettes pour la SNCB? Quelle compensation est prévue à cet effet au budget 2006? Quel est le montant total affecté en 2006 aux mesures compensatoires pour le transport ferroviaire gratuit ou à prix réduit? La réduction des tarifs des abonnements des étudiants est-elle compatible avec la hausse généralisée des tarifs prévue à partir de février 2006?

Mijnheer de staatssecretaris, daarover had ik een aantal vragen.

Kunt u de modaliteiten van het nieuwe akkoord met de NMBS over de tariefvermindering voor studentenabonnementen toelichten?

Ten tweede, hoeveel bedragen de geraamde minderontvangsten voor de NMBS als gevolg van de maatregel? De vraag komt in feite neer op de vraag hoeveel de Belgische Staat zal moeten bijpassen.

Welke vergoeding zal op de uitgavenbegroting 2006 worden uitgetrokken ter compensatie van het inkomstenverlies van de NMBS als gevolg van goedkopere studentenabonnementen?

Ten vierde, zal ook een gedeelte worden opgevangen door een verwachte toename van het aantal treinabonnementen voor studenten? Zo ja, welk gedeelte zal dat zijn?

Hoeveel bedraagt het totale compensatiebedrag voor reizigers die in 2006 gratis of tegen een verminderd tarief sporen?

Worden de voorzieningen in het meerjarenplan nog gerespecteerd?

Ten laatste, mijnheer de staatssecretaris, vindt u de maatregel verenigbaar met de geplande, algemene tariefstijging met gemiddeld 3,85% vanaf februari 2006?

19.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, er bestaat vandaag een onderscheid in de tarieven voor een schooltreinkaart, die merkelijk goedkoper is voor min-18-jarigen dan voor studenten ouder dan 18 jaar. De min-18-jarigen betalen nu ongeveer 45% van de normale prijs, terwijl de plus-18-jarigen 75% van de normale prijs betalen.

19.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: L'étudiant âgé de moins de 18 ans paie 45% du prix plein de l'abonnement, celui de plus de 18 ans paie 75%. Cette différence va disparaître: à partir du 1^{er} février, tous les étudiants âgés de moins

Mijn voorganger werd - daar werd naar verwezen - effectief op 13 oktober 2005 in de commissie nog ondervraagd over de vraag of dat nog kon worden verholpen.

Met de NMBS werd overeengekomen dat vanaf 1 februari 2006 alle schooltreinkaarten worden verkocht tegen het tarief voor min-18-jarigen. Dat betekent voor de studenten tussen 18 en 26 jaar – dus tot en met 25 jaar – een prijsdaling van 40%.

Op basis van het huidige aantal spoorstudenten hebben mijn diensten de minderopbrengst van de NMBS in 2006 geraamd op 6,1 miljoen euro.

In de begroting voor 2006 is een krediet ingeschreven ter waarde van 6,5 miljoen euro om de NMBS te compenseren voor de gederfde ontvangsten. Daardoor is er voldoende ruimte om een volumestijging van 5 tot 6 procent ook te kunnen opvangen. We ramen 6,1 miljoen, maar we schrijven 6,5 miljoen in.

In 2006 zal de federale overheid naast de algemene dotatie voor de opdrachten van de openbare dienst, de volgende bedragen storten ter compensatie van tarifaire gunstmaatregelen:

Ten eerste, een vast bedrag van een kleine 12,9 miljoen euro, dat sedert meerdere jaren uitgekeerd wordt voor het seniorenbiljet plus 65 jaar, voor het goedkope schoolabonnement voor kinderen jonger dan 18 jaar en voor het gratis vervoer van kinderen tussen 6 en 12 jaar. Dat is ter waarde van 12,9 miljoen euro.

Ten tweede, de voorziene som van 24,5 miljoen euro voor het gratis woon-werkverkeer. Er wordt 20 procent van de treinkaart ten laste genomen indien de werkgever 80 procent betaalt.

Ten slotte, een nieuw bedrag van 6,5 miljoen euro, waarvan sprake daarjuist.

Dit betekent in totaal dus bijna 44 miljoen euro, wat ruim binnen de grenzen valt van wat in de budgettaire meerjarenplanning van de regering beschikbaar is voor nieuwe initiatieven ter bevordering van het openbaar vervoer en de NMBS in het bijzonder.

Deze nieuwe overeenkomst met de NMBS staat geheel los van de jaarlijkse tariefaanpassing die eveneens op 1 februari 2006 zal gebeuren. Volgens een strikte formule die vastgelegd is in het beheerscontract, mag de NMBS haar tarieven jaarlijks aanpassen aan de evolutie van de gezondheidsindex, vermeerderd met een bonus die afvangt van de stiptheid en de regelmaat van het treinverkeer. Beide elementen samen leiden volgend jaar tot een prijsaanpassing van gemiddeld 3,85 procent.

In het kader van deze prijsaanpassing heeft de heer Vande Lanotte evenzeer gevraagd dat de indexeringsformule niet zou worden toegepast op de schooltreinkaarten, zoals daarjuist werd aangegeven. Die tarieven blijven dus op hetzelfde peil als vandaag. Dankzij de nieuwe, bijkomende maatregel ten gunste van de 18-plusser studenten zullen de tarieven van alle schooltreinkaarten gelijk blijven aan de huidige prijs voor de min-18-jarigen.

de 26 ans ne débourseront plus que 45% du prix plein de l'abonnement.

Les coûts en sont estimés à 6,1 millions d'euros. Pour pouvoir faire face à une augmentation de volume de 5 à 6%, 6,5 millions d'euros ont été inscrits au budget.

Un montant fixe de 12,9 millions d'euros a été prévu au budget de 2006 pour le billet senior, pour l'abonnement scolaire bon marché et pour le transport gratuit des enfants de moins de six ans. Pour le transport gratuit entre le domicile et le lieu de travail, il est prévu 24,5 millions d'euros. Si on y ajoute 6,5 millions d'euros pour la nouvelle baisse de prix, la compensation coûtera globalement aux pouvoirs publics 44 millions d'euros. Ce montant s'inscrit dans le plan budgétaire pluriannuel.

La SNCB peut adapter annuellement ses tarifs à l'indice santé. Cette adaptation est dissociée de la baisse de prix pour les étudiants. A partir du 1^{er} février 2006, le tarif général augmentera de 3,85%. A la demande de Johan Vande Lanotte, l'adaptation à l'index ne sera pas appliquée aux abonnements scolaires.

19.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor dit uitgebreide antwoord. Tenzij ik niet goed kan tellen maar van 75 naar 45 is wellicht maar 30% tenzij daar een begripsverwarring over bestaat.

19.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Een wijziging van 30%, op basis van 75 is wel degelijk 40%, mijnheer De Padt.

19.05 Guido De Padt (VLD): Ik ben goed begonnen door te zeggen "tenzij ik niet kan tellen...".

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

20 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de gevolgen van het internetbankieren voor De Post" (nr. 8616)

20 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 conséquences des opérations bancaires en ligne pour La Poste" (n° 8616)

20.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, tijdens het debat over De Post, enkele maanden geleden, verklaarde gedelegeerd bestuurder Johnny Thijs dat De Post voor enkele belangrijke uitdagingen staat. Hij noemde onder andere de liberalisering, de achterstand qua productiviteit en de verlieslatendheid van de meerderheid van de postkantoren. Er is natuurlijk ook de structurele daling van de omzet inzake brievenpost en, last but not least, de uitdagingen van de elektronische media. Daar gaat het over.

Zo neemt het internetbankieren een hoge vlucht en wordt het weldra mogelijk om loonuittrekels en facturen langs elektronische weg te versturen. Men moet hiervoor niet langer een beroep doen op de gewone post. Veel grote bedrijven lijken geïnteresseerd. Nu heeft De Post een aantal dochterondernemingen die terzake wel een rol kunnen spelen, zoals Certipost, SPEOS en Belgian Post Solutions. In dit kader volgende vragen.

Ten eerste, moeten we deze evolutie eerder beschouwen als een uitdaging voor De Post dan wel als een bedreiging en waarom?

Ten tweede, is De Post zich bewust van de gevolgen voor de omzet inzake de traditionele postdiensten en heeft men ter zake prognoses gemaakt?

Ten derde, op welke wijze wil De Post inspelen op deze evoluties inzake internetbankieren?

Ten vierde, welke invloed zal het partnership met de Deense post hebben op de manier waarop De Post zich inzake elektronische communicatie zal positioneren?

Ten laatste, welke zijn de diensten die De Post nu reeds aanbiedt aan de bedrijven en consumenten inzake elektronisch bankieren en elektronische facturatie? Wordt er gedacht aan nieuwe initiatieven, mijnheer de staatssecretaris?

20.01 Guido De Padt (VLD): Les opérations bancaires en ligne connaissent un grand essor et il sera bientôt possible d'envoyer des fiches de salaire et des factures par voie électronique plutôt que par la poste.

Cette évolution constitue-t-elle un défi ou une menace pour La Poste? Existe-t-il des prévisions en ce qui concerne la perte de chiffre d'affaires attendue? La Poste exploitera-t-elle cette évolution par le biais de ses filiales Certipost, Speos et Belgian Post Solutions? Quelle influence aura le partenariat avec la Poste danoise? Quels services La Poste propose-t-elle déjà actuellement en matière d'opérations bancaires en ligne et de facturation électronique?

20.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer De Padt, op uw vraag naar de mate waarin internetbankieren een uitdaging dan wel een bedreiging is voor De Post is het antwoord een beetje pragmatisch want eigenlijk is het beide.

Eenzijds, zet de evolutie de traditionele postdiensten uiteraard onder druk. Anderzijds, biedt zij natuurlijk een uitdaging om in te spelen op de behoeften van de mensen, onder meer via nieuwe diensten. Ook het aanbod van dochtermaatschappijen dient om in te spelen op de behoefte aan oplossingen met een hoge toegevoegde waarde vanwege de klanten, die daar uiteraard ook om vragen gezien de evolutie in de privé-sector wat dat betreft.

In haar strategische planning houdt De Post terdege rekening met een verdere daling van de traditionele brievenpost met ongeveer 2% per jaar, ingevolge internet, e-mail, en ander verkeer. Dat is logisch.

De Post neemt uiteraard akte van de bereidheid van de banken om het kanaal van internetbankieren open te stellen voor het elektronisch aanbieden van facturen en loonfiches. In de mededeling van het programma Isabel staat ook dat de banken competente partners willen samenbrengen om die dienst te realiseren. Gezien de competenties waarover De Post vandaag reeds beschikt, onder andere via Certipost en SPEOS op het domein van het elektronisch verspreiden van vertrouwelijke documenten, is De Post ervan overtuigd dat een standaard voor die complexe dienst een noodzaak is en dat een nauwe samenwerking vereist zal zijn tussen alle actoren, waaronder De Post, om tot een succesvolle ontwikkeling en implementatie te kunnen komen. Ik meen dat De Post zich daar vandaag echt voor inschrijft.

De Deense Post is erin geslaagd haar positie te versterken in een markt van toenemende competitie, concurrentie en substitutie.

Dat gebeurde onder meer door het aanbieden van diensten die de voordelen van papieren en elektronische communicatie combineren, de zogenaamde hybride oplossingen. De Post biedt dergelijke diensten eveneens aan, maar heeft die sterke positie nog niet ingenomen. De beide partners, de Deense en de Belgische Post zullen op dat vlak kennis en ervaring uitwisselen teneinde het aanbod te optimaliseren. Op dat vlak is het dus zeker ook een goede zaak.

Ten slotte op uw vijfde vraag, de bank van De Post biedt tegenwoordig, zoals de meeste banken, een module aan voor elektronisch bankieren via het internet, BPO-banking. Certipost, een 50/50 joint venture tussen De Post en Belgacom, is een van de belangrijkste leveranciers van oplossingen om elektronische communicatie mogelijk te maken en te beveiligen, zowel in het segment van de consument, de B2C, als voor de bedrijven, de B2B. Elektronische facturatie maakt in elk geval deel uit van de port folio van die diensten. Op basis daarvan zal zij in de toekomst een blijvende rol van betekenis spelen.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.05 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.05 heures.*

20.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Pour La Poste, la banque par internet représente un défi aussi bien qu'une menace. Cette innovation contribuera à mettre sous pression les services postaux traditionnels mais elle offrira également de nouvelles perspectives.

Dans le plan stratégique de La Poste, une baisse du chiffre d'affaires des services traditionnels de 2% par an a été prévue.

La Poste souhaiterait devenir un partenaire compétent des banques afin de mener à bien de nouvelles missions. Elle a la volonté de contribuer, par l'intermédiaire de ses filiales, à l'exploitation fructueuse des possibilités nouvelles.

La Poste danoise est très compétitive en matière de "solutions hybrides" qui conjuguent les avantages de la communication sur support papier et de la communication électronique. La Poste n'est pas encore concurrentielle à un tel degré mais avec son pendant danois, elle procédera à des échanges de savoir-faire et d'expérience qui lui permettront d'optimiser son offre. La Poste offre d'ores et déjà un module internet permettant à ses clients d'accomplir électroniquement certaines opérations bancaires. Certipost est un des principaux fournisseurs de solutions destinées à permettre et à sécuriser une communication électronique. La facturation électronique en faisant partie, Certipost continuera de jouer à l'avenir un rôle important.

