



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

mercredi

08-03-2006

Après-midi

woensdag

08-03-2006

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le programme Sibelit de la SNCB et l'impact sur le transport entre Anvers et Bâle" (n° 10394) 1

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

Interpellation et question jointes de - M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les récriminations du ministre-président flamand contre la politique menée par la SNCB à l'égard des intérêts du port d'Anvers" (n° 797) 3

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les plaintes relatives au transport de marchandises par rail dans le port d'Anvers et en direction de l'Allemagne" (n° 10453) 3

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

Motions 10
Orateur: **Olivier Chastel**

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la prorogation de contrats à durée déterminée à La Poste" (n° 10492) 10

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

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le soutien de la Loterie Nationale à Francorchamps" (n° 10496) 12

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

Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la SNCB et la grève des conducteurs au dépôt de Charleroi" (n° 10530) 13

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

Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la 15

INHOUD

Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het Sibelitprogramma van de NMBS en de gevolgen ervan voor het vervoer tussen Antwerpen en Bazel" (nr. 10394) 1

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

Samengevoegde interpellatie en vraag van - de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de klachten van de Vlaamse minister-president over de politiek die door de NMBS gevoerd wordt ten opzichte van de Antwerpse havenbelangen" (nr. 797) 3

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de klachten over het goederenvervoer per spoor in de Antwerpse haven en richting Duitsland" (nr. 10453) 3

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

Moties 10
Spreker: **Olivier Chastel**

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de verlenging van contracten van bepaalde duur bij De Post" (nr. 10492) 10

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

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de steun van de Nationale Loterij aan Francorchamps" (nr. 10496) 12

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de NMBS en de staking van de treinbestuurders in het depot van Charleroi" (nr. 10530) 13

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, 15

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

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

Questions jointes de 16
- M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux 16
Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "la suppression de boîtes aux lettres et le
manque de communication à ce sujet" (n° 10359)
- M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux 16
Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "La Poste et la suppression de boîtes aux
lettres à Pont-à-Celles" (n° 10531)
- Mme Anne Barzin au secrétaire d'État aux 17
Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "la suppression de bureaux de poste et de
boîtes postales" (n° 10695)

Orateurs: **Roel Deseyn, Olivier Chastel,**
Anne Barzin, Bruno Tuybens, secrétaire
d'État aux Entreprises publiques, **Hilde**
Vautmans

Question de Mme Greta D'hondt au secrétaire 29
d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la
ministre du Budget et de la Protection de la
consommation sur "l'accessibilité des gares
ferroviaires dans le pays de Waas et le pays de la
Dendre" (n° 10639)

Orateurs: **Greta D'hondt, Bruno Tuybens,**
secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État 32
aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "l'achat de billets SNCB via internet"
(n° 10157)

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

Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État 34
aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "les prestations de B-Cargo en 2005"
(n° 10642)

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

Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État 37
aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation
sur "un manque de conducteurs de train wallons"
(n° 10667)

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

toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "De Post en de uitgave
van postzegels met als thema de vijftigste
verjaardag van de ramp van het 'Bois du Cazier'"
(nr. 10532)

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

Samengevoegde vragen van 16
- de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris 16
voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de
minister van Begroting en Consumentenzaken
over "het schrappen van postbussen en de
gebrekkige communicatie daarrond" (nr. 10359)
- de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris 16
voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de
minister van Begroting en Consumentenzaken
over "De Post en de afschaffing van
brievenbussen in Pont-à-Celles" (nr. 10531)
- mevrouw Anne Barzin aan de staatssecretaris 16
voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de
minister van Begroting en Consumentenzaken
over "het afschaffen van postkantoren en
brievenbussen" (nr. 10695)

Sprekers: **Roel Deseyn, Olivier Chastel,**
Anne Barzin, Bruno Tuybens,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
Hilde Vautmans

Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de 28
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "de toegankelijkheid van
spoorwegstations in het land van Waas en
Dender" (nr. 10639)

Sprekers: **Greta D'hondt, Bruno Tuybens,**
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de 32
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "de aankoop van
NMBS-biljetten via internet" (nr. 10157)

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

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de 34
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "de prestaties van B-
Cargo in 2005" (nr. 10642)

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

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de 36
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken over "een tekort aan Waalse
treinbestuurders" (nr. 10667)

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

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

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

Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire
d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la
ministre du Budget et de la Protection de la
consommation sur "la ligne de chemin de fer
Hasselt-Maastricht" (n° 10702)

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

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

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

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

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

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

du

MERCREDI 8 MARS 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 8 MAART 2006

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.19 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: Mijnheer de staatssecretaris, zou u zo vriendelijk willen zijn mede te delen tot hoe laat u kunt blijven?

Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik kan zeker twee uur blijven, dus tot kwart na vier of half vijf.

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

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

01.01 **François Bellot** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, il y a quelques semaines j'interrogeais le vice-premier ministre en charge des Entreprises publiques quant aux incidences du programme Sibelit.

Dans sa réponse, le ministre avait été relativement rassurant, tout en soulignant les nécessités d'assurer des gains de productivité du fait de l'ouverture du marché de transport et de traction.

Initialement il devait y avoir un transfert de convois de marchandises de la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg vers l'Athus-Meuse. Simultanément, si des emplois de conducteurs devaient être perdus au dépôt d'Arlon et de Jemelle, ils seraient créés à Bertrix, située sur la ligne Athus-Meuse.

Aujourd'hui, Sibelit transfère des trains d'Anvers vers Bâle de la ligne Athus-Meuse vers Liège et l'Allemagne. Des conducteurs du dépôt de Ronet et de Muizen se voient confier des missions de traction qui étaient assurées jusque-là par des agents prenant leur service à partir de Bertrix. Ainsi, le dépôt de Ronet aura 17 trains de plus au 2 juin 2006 et, dans la foulée, 12 services sont mis en réserve au dépôt de Bertrix pour la série F et 8 dans la série D.

Nous observons donc une diminution importante des services de traction pour le personnel issu de la province de Luxembourg et du

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

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

Welke toekomst is er weggelegd voor de stelplaats van de treinbestuurders in Bertrix, aangezien de tractiediensten die enkele jaren geleden daarheen

Sud-Namur, et plus particulièrement des dépôts de Jemelle, Arlon et Bertrix. En même temps, ces services sont transférés vers les dépôts de Ronet et de Muizen, voire de Longwy, puisque des conducteurs français assurent la traction jusqu'à Anvers; on m'assure même que les conducteurs français seront parfaitement bilingues d'ici trois à quatre mois, ce qui est à leur honneur.

Monsieur le secrétaire d'Etat, pouvez-vous m'indiquer quelles sont les perspectives pour le dépôt de conducteurs de Bertrix, sachant que celui-ci est dépouillé petit à petit des services de traction qui lui avaient été confiés voici quelques années?

Par ailleurs, quel est le nombre d'agents de conduite affectés à Arlon, au dépôt de Jemelle et à Bertrix au 1^{er} janvier 2004 et au 1^{er} janvier 2006?

01.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur Bellot, comme cela vous a été signalé lors de la réunion de la commission du 13 octobre 2005, le projet Sibelit est un projet développé en commun par les entreprises ferroviaires belge, française, luxembourgeoise et suisse visant à réorganiser l'exploitation des trains de marchandises internationaux sur l'axe Anvers-Athus-Meuse-Luxembourg, la France et la Suisse.

La réorganisation de la production sur cet axe a pour objectif d'améliorer la qualité du service et d'augmenter la productivité du matériel et des prestations de conduite afin de créer les conditions pour faire de cet axe un des axes majeurs Nord/Sud de l'Europe. Cela fait partie des opérations commerciales de la SNCB.

La mise en route de ce projet a permis à la SNCB de réaliser des économies importantes sur cet axe ferroviaire et ce, de manière équilibrée dans les dépôts belges qui interviennent dans le trafic Sibelit, à savoir Louvain, Muizen, Ronet et Bertrix.

À la suite de la première modification des horaires de cette année, Sibelit a dû modifier, voire supprimer, l'organisation de quelques trains à la demande des clients, ce qui explique la diminution de charge dans les dépôts. Il n'y a eu toutefois aucun transfert de charge.

En ce qui concerne l'avenir du dépôt de Bertrix, ce dernier continue à jouer un rôle important pour la SNCB. De plus, ce dépôt assurera les prestations liées au trafic que la SNCB veut organiser jusque Mulhouse pour pouvoir défendre ses intérêts sur l'axe Anvers vers la Suisse. Des formations de conducteurs jusque Mulhouse débutent dans les prochaines semaines.

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

01.03 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie pour votre réponse.

Il est évident que la situation est extrêmement changeante, d'autant plus que l'on sait qu'il y a des soucis du côté français. La CGT a arrêté systématiquement des trains venant de Belgique et des dévoiements de trains ont eu lieu vers Mons ou vers Liège. De plus,

werden overgeheveld, een voor een worden afgeschaft? Hoeveel treinbestuurders waren er op 1 januari 2004 en 1 januari 2006 in Aarlen, Jemelle en Bertrix tewerkgesteld?

01.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Op verzoek van de klanten heeft de NMBS in het kader van Sibelit de uurregeling van sommige treinen moeten aanpassen en zelfs treinen moeten afschaffen, wat verklaart waarom bepaalde stelplaatsen minder opdrachten hebben. Toch werd er geen enkele activiteit overgedragen.

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

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

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

entre-temps, les conducteurs français se sont mis à l'apprentissage de la seconde langue, voire de l'allemand également.

tweede landstaal en zelfs ook Duits beginnen te leren.

J'ose espérer que la SNCB donnera la possibilité aux conducteurs belges de participer à ces apprentissages et à ces formations de façon à ce qu'ils puissent aussi, de manière équilibrée, continuer à assurer les prestations sur la ligne Athus-Meuse dans le cadre du projet Sibelit.

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

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

*Voorzitter: Jan Mortelmans.
Président: Jan Mortelmans.*

02 Samengevoegde interpellatie en vraag van

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

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

02 Interpellation et question jointes de

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

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

02.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, om alle eventuele misverstanden te vermijden, dit is niet de klassieke vragenreeks over de problematiek van de IJzeren Rijn. In onze fractie zit iemand die van oudsher ter zake is gespecialiseerd en ik zou hem zeker niet kunnen verbeteren. Deze interpellatie heeft betrekking op de vrij opmerkelijke manier van optreden van de Vlaamse minister-president, ex-collega Leterme, naar aanleiding van zijn jongste bezoek aan Bayer in Leverkusen.

Hij heeft daar vrij opmerkelijke zaken gezegd en dat in een functie die niet de eerste de beste is, met name die van Vlaams minister-president, en dan nog in het buitenland. Ik concludeer daaruit – als ik het familiair mag uitdrukken – dat het hem zeer hoog zit. Anders zou iemand als Yves Leterme dat zeker niet doen. Ik denk niet dat men ervan mag uitgaan dat Yves Leterme iemand is die zeer radicaal is of zeer radicale standpunten inneemt. Hij heeft veeleer een gematigd profiel. Ik denk dat hij zich daaraan houdt. Wanneer hij uit zijn rol valt, moet het de moeite zijn even te luisteren naar wat hij vertelt.

En wat vertelt hij? Zeer kort uitgedrukt, hij vertelt dat de Belgische spoorwegen de Antwerpse havenbelangen schaden. Dat is misschien lapidair gezegd, maar dat is geen uitvinding van mij. Dat is de manier waarop de kranten bij ons die toespraak van Yves Leterme hebben gerapporteerd. Ik neem de titel uit De Standaard: "Leterme hekelt werking van de NMBS." De titel uit Het Nieuwsblad – ik zal u de

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

Le siège social d'une des principales entreprises chimiques d'Allemagne, qui possède une importante usine à Anvers, est situé à Leverkusen. M. Leterme a notamment cité l'exemple de la durée du transport d'un container qui est d'environ 24 heures de Hambourg à Munich et de 4 à 5 jours entre Anvers et Leverkusen. Il s'est également plaint du fait que le coût de la formation d'un train dans le port d'Anvers est identique à celui du transport en train d'Anvers à Leverkusen.

andere besparen - luidt: "NMBS schaadt belangen Antwerpse haven."

Dit is kras uitgedrukt maar laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Hij doet dit in het buitenland, in Leverkusen, zoals u weet de hoofdzetel van een van de belangrijkste scheikundige bedrijven van Duitsland. Dit is tegelijkertijd een bedrijf met een heel grote fabriek in Antwerpen zelf, een van de grootste fabrieken van Antwerpen.

Wanneer hij dat concreet maakt – want hij vertelt dat niet zomaar in het luchtledige – geeft hij onder meer het voorbeeld dat men om een container te vervoeren van Hamburg naar München, ongeveer de grootste afstand die men in het huidige Duitsland kan afleggen vermits Hamburg in het noorden aan de Noordzee grenst en München zich in het zuiden van Beieren bevindt, niet ver van de Oostenrijkse en Zwitserse grens, ongeveer 24 uur nodig heeft.

(...): ...

02.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Collega, zullen we eens wedden waar Hamburg ligt? Het is de Noordzee.

Wat zegt Leterme? Hij zegt dat men 24 uur nodig heeft voor die grote afstand en 4 à 5 dagen voor de afstand tussen Antwerpen en Leverkusen. Leverkusen, mijnheer de staatssecretaris, ligt zoals u weet net over de grens. Dat is in Nordrhein-Westfalen, niet ver van bij ons.

Hij klaagt zich ook zeer sterk over de prijzenpolitiek van de NMBS. Hij vertelt onder meer als typisch voorbeeld dat het vormen van een trein in de Antwerpse haven evenveel kost als het vervoer per trein van Antwerpen naar Leverkusen. Als dat waar is – en wie ben ik om aan de woorden van Yves Leterme te twijfelen – dan is dat toch vrij kras.

De Vlaamse kranten die dit allemaal gerapporteerd hebben, hebben ook de moeite gedaan om de bedrijfswereld te contacteren. Daar zijn een paar zeer merkwaardige uitspraken gedaan. Er was onder andere een bedrijf dat zei twee sporen te hebben en dat elk serieus bedrijf daar twee sporen heeft, maar dat slechts 5% van de goederen die in Antwerpen aankomen, per spoor worden vervoerd omdat het te lang duurt, te moeilijk, te duur, enzovoort, is. Kortom, er is een zeer ernstig probleem.

Als ik vaststel dat Antwerpen als het ware de economische hoofdstad is van Vlaanderen en één van de grootste wereldhavens, dat Antwerpen de tewerkstelling in Vlaanderen voor een groot deel hoog houdt en dat de kapitaalbreng vanuit Antwerpen waarschijnlijk groter is dan uit de rest van Vlaanderen – op West-Vlaanderen na, mijnheer Deseyn, want we willen niet concurreren met het Texas van Vlaanderen – dan is er een ernstig probleem.

Wij hebben de indruk dat de NMBS hiervan op de hoogte is, ze kunnen dit onmogelijk niet weten. Ondanks het feit dat ze nu een drieledige structuur heeft – het is bijna de heilige Drie-eenheid – kan de NMBS de soepelheid of de politieke wil niet aan de dag leggen om hier iets aan te doen.

Ik eindig waar ik begonnen ben: de IJzeren Rijn is nog altijd een

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

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

vrome wens. Ik geef toe dat dit niet uitsluitend de schuld is van het beleid en de Spoorwegen. Het blijft een vrome wens waar we moeten blijven de nadruk op leggen, maar in welk verband we helaas geen perspectief hebben voor de nabije toekomst. Toch zou er iets moeten kunnen gedaan worden aan het beleid van de Spoorwegen ten overstaan van het enorme havencomplex van Antwerpen.

Zijn er op dat vlak plannen? Heeft men een echt masterplan voor Antwerpen? Ik zou niet zeggen een Marshall-plan - de uitdrukking is de laatste tijd al in andere contexten gebruikt -, maar in elk geval een groot plan om de haven van Antwerpen echt te ontsluiten voor de Spoorwegen.

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de vraag heeft ondertussen al aan actualiteitswaarde ingeboet, aangezien ze al een maand oud is. Toch denk ik dat het nuttig is er nog even op terug te komen, ook in aansluiting op de interpellatie van voor de krokusvakantie over de toestand van de NMBS in het algemeen, over de drie-eenheid zoals mijn collega dat noemt. Het valt natuurlijk nog af te wachten of het zo'n eenheid zal blijven.

Toen reageerde u op onze interpellatie dat alles prima gaat met de NMBS, dat de cijfers in de goede richting zitten. Kortom, alles gaat goed. Dat staat wel in contrast tot de klachten die er zijn over het goederenvervoer. Als wij het rapport van de ombudsman van gisteren mogen geloven, blijkt dat een en ander nog niet loopt zoals het zou moeten lopen.

De woorden van de minister-president werden hier reeds uitvoerig naar voren gebracht. Het heeft weinig zin dat ik ze nog eens herhaal. Misschien is het toch goed om er nog eens op te wijzen dat het goederenvervoer per spoor in volle evolutie zit. Sinds 1 januari 2006 is er de volledige liberalisering van het internationaal verkeer, vanaf 1 januari 2007 ook van het binnenlandse goederenvervoer. Daarom is het belangrijk te weten dat B-Cargo in volle vernieuwing is. Dit heeft wellicht ook repercussies op de werking. Veranderingsprocessen zorgen immers altijd voor wat problemen.

Dat wil natuurlijk niet zeggen dat de problemen die door de minister-president en door het bedrijfsleven werden aangekaart, vooral in Antwerpen - maar ik denk dat wij dat kunnen opentrekken - met betrekking tot het goederenvervoer en de soepelheid zeker terecht zijn en dat wij dit niet zomaar naast ons mogen neerleggen.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe ziet u B-Cargo functioneren op dit moment? Deelt u de kritieken? Welke stappen zullen worden genomen om daaraan tegemoet te komen?

02.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, ik zou eerst mijn verwondering willen uitspreken over de vragen die hierover worden gesteld. Zoals u weet heeft de NMBS twee soorten van activiteiten. Enerzijds heeft de NMBS het binnenlandse reizigersvervoer. Dat is een opdracht van openbare dienst, waarvoor de overheid vaststelt welke prestaties en diensten moeten worden geleverd en waarvoor de overheid ook een dotatie aan de NMBS geeft.

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

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

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

02.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: La SNCB mène deux types d'activités: le transport intérieur de passagers, qui constitue une mission de service public pour laquelle le gouvernement alloue une dotation à la SNCB, et d'autres activités ferroviaires, comme le transport international

Anderzijds mag de NMBS op eigen verantwoordelijkheid andere spooractiviteiten ontplooiën, zoals internationaal reizigersvervoer en goederenvervoer. Dit moet zij doen op een rendabele, economisch verantwoorde, marktconforme manier, zonder dat ze daarvoor een financiële bijdrage van de overheid ontvangt.

Door de Europese regelgeving zullen die commerciële activiteiten overigens steeds meer in een concurrentiële omgeving gebeuren. Dat wil zeggen dat ook andere spooroperatoren met hun treinen in België zullen mogen rijden. Mijnheer Van den Bergh, zoals u al hebt gezegd, is dat nu al het geval voor het internationaal goederenvervoer.

De bedrijfsvoering van de commerciële diensten en activiteiten - het internationaal reizigersvervoer en het goederenvervoer - is de verantwoordelijkheid van de NMBS en van haar directie. De voogdijminister heeft als dusdanig alleen de bevoegdheid om tussen te komen indien de commerciële activiteiten zodanig verlies zouden opleveren dat de openbare dienstverlening in het gedrang zou komen.

Strikt genomen zou ik dus hier mijn antwoord moeten beëindigen en zeggen dat dit geen deel uitmaakt van de openbare dienst. Als u hierover als parlements lid hierover een vraag wil stellen aan de NMBS-directie mag u dat gerust doen. Deze materie behoort immers niet tot mijn bevoegdheden.

Ik wil echter vriendelijk zijn en u tegelijkertijd zeggen dat wij wel degelijk belang hechten aan de goederenafdeling van de NMBS, B-Cargo. Wij hebben de NMBS steeds aangemoedigd om het goederenvervoer te blijven ontwikkelen en zich daarbij te concentreren op de takken waarin ze sterk staat, met name het staalvervoer, de grote assen, enzovoort.

Ik kan u bevestigen dat de laatste jaren bij B-Cargo heel wat maatregelen werden genomen om de prestaties te verbeteren en om voorbereid te zijn op de geliberaliseerde markt. Er is werk gemaakt van een grotere polyvalentie van het personeel, de productiviteit is sterk verbeterd, het aantal wagens vermindert, de planning van de treinen verloopt efficiënter, enzovoort.

Er moeten ongetwijfeld nog verbeteringen komen en de bestaande verbeteringen moeten ook worden verder gezet. Dat gebeurt. Het operationeel verlies dat in 2002 nog 180 miljoen euro bedroeg, vermindert elk jaar sterk en kan normaal weggewerkt zijn vanaf 2008.

De strategie van B-Cargo houdt in dat men als kleine operator niet alles kan doen. B-Cargo concentreert zich dus op het binnenlandse goederenvervoer, op de drie grote Europese corridors en op die nichemarkten waarin het goed gaat. Het staalvervoer en het autovervoer zijn daarvan goede voorbeelden.

Wij merken echter ook op dat de berichten in de kranten en de woorden die anderen in de mond werden gelegd nogal eenzijdig en overdreven negatief zijn. Het globale aandeel van het spoor in de Antwerpse goederentrafiek bedraagt 17%. Specifiek voor de containertrafik ligt het tussen 8 en 9% in plaats van de geciteerde 5%.

Ten tweede, de goede waterverbindingen tussen het Ruhrgebied,

de passagers et le transport de marchandises, que la société peut développer de manière conforme au marché et sans soutien public.

Compte tenu de la réglementation européenne, ces activités s'inscriront dans un environnement de plus en plus compétitif. D'autres opérateurs pourront donc utiliser le réseau ferroviaire belge, alors que cette situation se présente déjà aujourd'hui pour le transport international de marchandises.

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

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

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

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

Certains articles parus dans la presse pèchent par excès de négativisme. La part de B-Cargo dans le trafic de marchandises

Antwerpen en Rotterdam maken de binnenscheepvaart aantrekkelijk voor heel wat klanten. Op die manier is er uiteraard een andere markt gecreëerd. Infrabel heeft ook een overzicht gepubliceerd van de forse investeringen voor een competitieve en aangepaste spoorinfrastructuur in de Antwerpse haven: de sporen aan het Deurganckdok, de Gentboog op Linkeroever, de uitbreiding van bundel Zuid, de verhoging van de capaciteit aan de vertakkingen Schijn en Krijgsbaan, de tweede spoortoegang, enzovoort. Ik verwijs terzake naar mijn eerdere commentaren.

De NMBS en B-Cargo hebben permanent 750 mensen en 50 rangeerlocomotieven beschikbaar in de haven. Per dag komen er 150 treinen aan en vertrekken er ook 150 treinen. Via het Narcon-systeem worden maandelijks 13.000 containers vervoerd, hetgeen jaarlijks 20 miljoen vrachtwagenkilometers bespaart. Dat is sowieso niet niets en wij willen dit verder uitbreiden.

U weet dat wij ook grote inspanningen hebben gedaan om de noodzakelijke Liefkenshoekspoortunnel sneller te kunnen realiseren. Er bestaat nu een akkoord over de financiering ervan. Bovendien trekken wij hard aan de kar van de IJzeren Rijn. Ik heb dit echter in een vorige commissievergadering al uitgebreid toegelicht en ik zal dit nu niet herhalen.

Ten slotte kan ik u ook melden dat ik reeds in december aan Alfaport, de koepel van Antwerpse havenbedrijven, heb gevraagd om mij een verslag te bezorgen van hun bevindingen over de spooractiviteiten in de haven. Reeds vóór het bezoek van de heer Leterme was op mijn kabinet een bijeenkomst gepland die ondertussen op 24 februari al heeft plaatsgevonden. Deze bijeenkomst verliep in een zeer constructieve sfeer. Rond de tafel zaten, naast Alfaport, ook het Havenbedrijf zelf, de NMBS, B-Cargo, IFB en Infrabel. Ik had ook de gelegenheid om op 21 februari ter plaatse de haveninstallaties uitgebreid te bezoeken en alle dossiers te bespreken met het Antwerpse Havenbedrijf en de havenschepen.

Het is duidelijk dat er heel wat activiteiten worden ondernomen, veel meer dan wat van mij door de wetgever wordt verwacht. Ik doe dat graag omdat ik meer dan wie ook overtuigd ben van het belang van de havenactiviteit en de economische belangen ervan. Ik leg ook zeer sterk de nadruk op het sterker maken van het goederenvervoer via het spoor omdat ik ervan overtuigd ben dat dit een zeer goede zaak is voor ons land en heel de regio waarin wij leven op het vlak van het behalen van de Kyoto-normen.

anversois s'élève à 17%, où le trafic de conteneurs spécifiquement atteint 8 à 9%.

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

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

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

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

J'ai donc été bien au-delà de ce que le législateur attendait de moi. Parce que je suis convaincu de l'enjeu économique des activités

portuaires. Par ailleurs, en consolidant le transport de marchandises par rail, nous pourrions atteindre les normes de Kyoto plus facilement.

02.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik beken dat u mij zou ontgoocheld hebben indien u als staatssecretaris die deel uitmaakt van de regering namens een partij die beweert socialistisch te zijn, zich ertoe beperkt had te zeggen dat dit privé was, de vrije markt waar het beleid niets meer mee te maken had. Het verheugt me dat u zich daar niet toe beperkt hebt.

Ik wil eraan toevoegen dat u zichzelf een klein beetje hebt tegengesproken. U hebt gezegd "Dis is onze zaak niet, wij hebben daar niets aan te vertellen". Tegelijkertijd hebt u, mijns inziens terecht, B-Cargo aangemoedigd. Het zijn uw eigen woorden. Dit is een beetje in tegenspraak met uw woorden "Wij hebben daar niets aan te vertellen".

02.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Eynde, ik heb uitdrukkelijk gezegd dat de activiteiten van het goederenvervoer alsom minder verlieslatend zijn en in 2008 volledig resultaatneutraal kunnen zijn. Dat is de reden waarom ik op dit vlak nadrukkelijk activiteiten ontplooi. Bovendien is het van elkeen van belang om de economische activiteiten in ons land te verbeteren. Of dit socialistisch of liberaal klinkt, zal me worst wezen. Voor de werkgelegenheid is het belangrijk dit te doen.

02.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): We zijn het hierover eens, mijnheer de staatssecretaris. Vandaar dat ik meen dat het niet onterecht is dat de heer Van den Bergh zijn vraag gesteld heeft en ik mijn interpellatie heb ontwikkeld.

Daarnet heb ik gesproken over de "drieledigheid" van de NMBS, "drievuldigheid" heb ik daarstraks gezegd. De leiding is gegrond op regeringsniveau. Kortom, de regering heeft officieus een dikke vinger in de pap. Dat valt moeilijk te ontkennen. Op zich vind ik dit niet fout. Ik kan alleen maar vaststellen dat er een verschil is tussen de theorie waarvan u ons heeft proberen te overtuigen en de dagelijkse realiteit. Ik blijf erbij dat wij u niet ten onrechte hierover hebben aangesproken.

Ten tweede, ik heb met veel aandacht geluisterd naar de inhoud van uw antwoord, de louter politieke bedenkingen buiten beschouwing gelaten.

U bent erg optimistisch. U verdedigt uw optimisme met een aantal argumenten en verwijst naar een aantal initiatieven die werden genomen, moeten worden genomen of zullen worden gerealiseerd in de komende jaren. Waarom ook niet? Uw optimisme is immers geargumenteed.

Ik kan echter niet anders dan vaststellen dat de minister-president van de Vlaamse regering ter zake heel wat minder optimistisch is, waarschijnlijk omdat hij bij zijn verplichtingen wordt geconfronteerd met de huidige economische realiteit. Niemand ontkent – ik heb dat nergens gezien – dat het inderdaad veel langer duurt om een

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

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

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

container van Antwerpen naar Leverkusen per trein te vervoeren dan dezelfde container van Hamburg naar München te brengen. Niemand ontkent dat. Dat is toch een zaak waaraan – alle werken die werden aangekondigd en er misschien zullen komen buiten beschouwing gelaten – dringend wat zou moeten worden gedaan.

Ook de prijzenpolitiek is een algemene klacht. B-Cargo is vrij duur. U spreekt het cijfer van 5% tegen en beweert dat het cijfer in feite tussen 7% en 9% ligt. Ik betwist dat niet. Ik wil dat heel graag geloven. Dat is toch echter nog geen cijfer om triomfantelijk over te doen, zeker niet wanneer ik – nogmaals en terecht – rekening houd met uw laatste argumenten, namelijk de ecologische aspecten die verbonden zijn met het spoorvervoer. Er zijn echter nog een aantal positieve zaken aan verbonden, zoals het decongestioneren van de wegen. We hoeven elkaar op dat vlak niet te overtuigen.

Toch blijft er een schrijnende situatie bestaan. Op dit ogenblik is, wanneer wij luisteren naar, enerzijds, de bedrijven die er gevestigd zijn en, anderzijds, naar de minister-president, de situatie van Antwerpen namelijk – ik probeer niet te overdrijven – echt niet schitterend.

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

Zoals ik al in mijn vraag stelde, is B-Cargo een onderneming die een proces van vernieuwing en verbetering ondergaat en die voor de concurrentie wordt klaargestoomd, met enige gevolgen van dien.

Ik denk dat het goed is dat de minister-president - en het bewijst ook zijn gevoeligheid en die van CD&V voor het vervoer per spoor - nog eens aan de alarmbel heeft getrokken, want de tijd dringt natuurlijk. Gelet op het feit dat vanaf 1 januari 2007 het goederenvervoer per spoor volledig wordt geliberaliseerd, gelet op het feit dat B-Cargo wel op de goede weg is, maar toch nog altijd verliezen maakt, en gelet op het feit dat men vorig jaar vrij goede resultaten heeft behaald ondanks het vervoeren van minder goederen, denk ik dat er omwille van het mobiliteitseffect - vanuit dat oogpunt is de Vlaamse regering natuurlijk belanghebbende - nood is aan een goede spoorvervoerder. Mede daarom ben ik van mening dat het meer dan nodig was dat er aan de alarmbel werd getrokken.

Overigens is het nogal een vreemde redenering ons te verwijten daarover een vraag te stellen, terwijl men zelf initiatieven terzake neemt.

02.09 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik heb er mijn verwondering over uitgedrukt.

02.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Met enige ondertoon! (Samenspraak tussen enkele parlementsleden en de staatssecretaris)

Tot slot eindig ik toch graag met een positieve noot. Ik vind het bijzonder constructief dat B-Cargo en u het initiatief hebben genomen om samen met de bedrijfswereld, Alfaport, het Havenbedrijf, rond de tafel te gaan zitten om punten te verbeteren, zodat de NMBS en inzonderheid B-Cargo klantvriendelijker worden. Ik denk dat dat alleen

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

02.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est à mon avis extrêmement positif que B-Cargo et le gouvernement ont pris l'initiative d'oeuvrer avec le monde des entreprises à l'élimination d'un certain nombre de problèmes afin de faire de B-Cargo une société encore plus conviviale.

maar meer aangemoedigd en gestimuleerd moet worden voor de komende maanden en jaren.

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 de heren Francis Van den Eynde en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

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

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

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

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Camille Dieu en door de heer Olivier Chastel.
Une motion pure et simple a été déposée par Mme 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.

02.11 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, en cette Journée internationale des femmes, j'aurais préféré que vous citiez Mme Dieu avant moi!

De **voorzitter**: Mijn excuses!

02.12 **Olivier Chastel** (MR): Exceptionnellement aujourd'hui!

De **voorzitter**: Over seksisme gesproken.

Misschien nog ter attentie van de heer Deseyn, het is wel degelijk de Noordzee.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde.

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

03 **Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la prorogation de contrats à durée**

déterminée à La Poste" (n° 10492)

03.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik bevind me in een vreemde situatie. Deze vraag is op het lijf van collega Roel Deseyn geschreven. We waren dringend op zoek naar het antwoord, zodat ik vóór het krokusreces de vraag had ingediend, omdat de heer Deseyn op buitenlandse missie was. Het lot heeft erover beslist dat ik de vraag vandaag moet stellen.

De wet op de arbeidscontracten bepaalt dat werknemers na een vierde contract van zes maanden ofwel een contract van onbepaalde duur moeten krijgen, ofwel het bedrijf moeten verlaten, zoals bepaald in artikel 10bis. In 2004 werd hierop een uitzondering gemaakt door een vijfde contract van zes maanden toe te laten. De heer Vande Lanotte motiveerde dat door erop te wijzen dat na afloop van die vijfde termijn een grote zekerheid zou bestaan omdat Georoute en Poststation tegen dan verder ontwikkeld zouden zijn. De mensen die in die uitzonderlijke verlenging terecht kwamen – het waren 855 personeelsleden –, zouden een individueel begeleidingsprogramma ontvangen, indien er na de verlenging voor hen geen plaats meer was bij De Post.

Ondertussen hebben we vernomen dat verschillende personen die thans in hun vierde contract van zes maanden bij De Post aan het werk zijn, toch zouden afvloeien en geen contract van onbepaalde duur zullen krijgen. Dat kan ingegeven zijn door organisatorische redenen. Tegelijkertijd vernemen we echter dat de diensten waar die personen werken, onderbemand zijn. Dat lijkt een contradictie te zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, graag een antwoord op de volgende zes vragen.

Ten eerste, hoeveel van de 855 personen die een vijfde termijn kregen aangeboden, hebben uiteindelijk een contract van onbepaalde duur gekregen?

Ten tweede, hoeveel van de na de vijfde termijn afgevloeide personen konden door het individueel begeleidingsprogramma naar een andere job worden geleid?

Ten derde, werd het systeem van de uitzonderlijke vijfde termijn meerdere keren gebruikt bij De Post? Zo ja, wanneer?

Ten vierde, bent u bereid om voor de personen die een vierde termijn doorlopen maar nadien moeten afvloeien, een individueel begeleidingsplan voor een andere job op te zetten?

Ten vijfde, hoeveel procent van de personeelsleden die de afgelopen twee jaar in dienst waren met een contract van bepaalde duur, heeft nadien een contract van onbepaalde duur aangeboden gekregen?

Ten slotte, hoe rechtvaardigt u dat men contracten van vier termijnen niet omzet in contracten van onbepaalde duur als het personeel zijn waarde duidelijk heeft bewezen en betrokken dienst onderbemand is en duidelijk nood heeft aan extra personeel?

03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh of zeg ik liever mijnheer Deseyn, De Post

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

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

Parmi les 855 personnes qui ont reçu un cinquième contrat, combien ont-elles obtenu un contrat à durée déterminée? Combien d'entre elles ont été engagées dans un autre emploi après avoir suivi le plan d'accompagnement individuel annoncé? La Poste a-t-elle instauré un cinquième terme de six mois à d'autres occasions? Les travailleurs qui doivent quitter l'entreprise après un quatrième terme sont-ils accompagnés individuellement? Combien de personnes ayant travaillé sous un contrat de travail à durée déterminée au cours des deux dernières années ont obtenu un contrat à durée indéterminée? Comment le ministre justifie-t-il que des travailleurs sont licenciés après deux ans alors que leur service manque d'effectifs?

03.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Parmi les 855 personnes

meldt me dat 666 van de 855 personen van de vijfde verlenging een vast contract hebben gekregen. Dat komt overeen met een verhouding van 4 op 5. Dat betekent dat een substantieel aantal mensen met contracten van bepaalde duur een contract van onbepaalde duur heeft gekregen maar niet allemaal. Wat dat laatste betreft, de beslissing terzake komt uiteraard toe aan het autonome overheidsbedrijf. Dat is meteen het antwoord op de zesde vraag. Het lijkt me raadzaam dat de voogdijminister zich niet met individuele personeelsdossiers inlaat.

Ten tweede, 56 kandidaten werden uitgenodigd voor het volgen van een begeleidingsprogramma. Wij hebben geen verdere informatie over de kandidaten.

Ten derde, het was een eenmalig feit.

Ten vierde, voor de personen die vier termijnen hebben doorlopen en niet in aanmerking werden genomen om hun arbeidscontract van tijdelijke duur om te zetten in een arbeidscontract van onbepaalde duur voorziet De Post niet in een begeleidingsprogramma.

Ten vijfde en ten slotte, tot op heden werd aan 1.961 personeelsleden een contract Beroepservaringovereenkomst aangeboden. Dat is een BO-contract. Dat is een contract van bepaalde duur met een minimumperiode van 12 maanden en een maximumperiode van 18 maanden. Aangezien de aanvangsperiode dateert van eind mei 2005, heeft nog geen enkel personeelslid dat een BO-contract heeft ondertekend, een contract van onbepaalde duur kunnen ondertekenen.

avec un cinquième terme, 666 ont obtenu un contrat à durée indéterminée. À chaque fois, l'entreprise publique a pris une décision autonome. Un ministre ne doit pas s'occuper de dossiers individuels.

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

Le terme supplémentaire en 2004 était un fait unique.

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

Jusqu'à présent, 1.961 membres du personnel se sont vu proposer une contrat d'expérience professionnelle. Il s'agit d'un contrat à durée déterminée de 12 mois minimum et 18 mois maximum. Ces contrats ont pris effet en mai 2005 et sont donc toujours en cours.

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

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

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

04.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het Waalse gewest heeft in 2003 geïnformeerd naar federale steun voor Francorchamps. Dat is eerder al aan bod gekomen in de plenaire vergadering. Toch willen we nog een vraag stellen aan u als voogdijstaatssecretaris van de Nationale Loterij.

Deze steun werd uiteindelijk niet gegeven door de regering zelf, maar volgens sommige bronnen zou het dossier aan de Nationale Loterij doorgegeven zijn. Of de Nationale Loterij al dan niet rechtstreeks steun heeft gegeven, is helemaal niet duidelijk. Wel zou de Nationale Loterij in het verleden een pakket VIP-kaarten hebben gekocht voor het evenement, wat ook geïnterpreteerd kan worden als een zekere steun.

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

Daarom graag een antwoord op de volgende vragen. Ten eerste, werd er al dan niet een aanvraag doorgegeven aan de Nationale Loterij? Zo ja, kan u ons het stuk van deze aanvraag overmaken? Zo neen, waarom verklaarde minister Onkelinx dan dat het dossier was doorgegeven aan de Loterij?

Ten tweede, heeft de Nationale Loterij ooit VIP-kaarten gekocht voor het evenement? Zo ja, om hoeveel kaarten gaat het voor de onderscheiden jaren? Over welk bedrag gaat het?

Tenslotte, waarom kocht de Loterij deze VIP-kaarten? Kan u ons de lijst overmaken van de personen aan wie deze kaarten werden bezorgd?

04.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Zoals de heer Van den Bergh zegt, is deze vraag op 24 november 2005 in de plenaire vergadering behandeld. Ik zal mijn vragen voor mij houden wat dat betreft.

De kanselarij heeft inderdaad een brief gestuurd met de vraag om de mogelijkheid van sponsoring te onderzoeken. Aan deze aanvraag werd geen gevolg gegeven omdat ze buiten het sponsoringbeleid van de Loterij viel.

Voor de Grand Prix in 2005 heeft de Loterij gedurende drie dagen een loge gehuurd. Dat was geen subsidie, dat kaderde gewoon in sponsoring of in een VIP-aangelegenheid. De loge bood plaats aan 60 genodigden. Er werden dus in totaal 180 genodigden van de Loterij ontvangen. Het totale bedrag voor de huur van deze loge plus de mogelijkheid om publiciteit te plaatsen in Francorchamps, bedroeg 75.000 euro, exclusief BTW.

De loge werd gebruikt in het kader van een commerciële incentive voor verkooppunten en commerciële partners van de Loterij. Het was dus zeker geen subsidie of sponsoring. Enkel uitbaters van een aantal verkooppunten en commerciële partners waren uitgenodigd. Dat geldt ook voor andere sportieve en andere top-evenementen zoals de Grand Prix in Francorchamps, Roland Garros, de Ronde van Frankrijk enzovoort. U moet er niets anders achter zoeken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: Monsieur Chastel, M. Deseyn devait poser une question dans une autre commission. C'est pourquoi je voudrais vous proposer de poser maintenant vos questions figurant aux 17 et 18 de l'ordre du jour. Nous reviendrons ensuite au point 16 avec MM. Deseyn et Chastel et Mme Barzin.

05 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la SNCB et la grève des conducteurs au dépôt de Charleroi" (n° 10530)

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

05.01 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le secrétaire d'Etat, des grèves, il y en a de temps en temps et elles sont parfois légitimes! Je pense que c'est le cas de celle qui s'est déroulée ce lundi 20 février, spécifiquement à Charleroi où la ville et sa gare ont connu une grève

obtenir une liste des personnes qui ont reçu ces cartes VIP?

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

Pour le Grand Prix de 2005, la Loterie a loué une loge pour soixante personnes pendant trois jours. Le loyer de la loge et le contrat publicitaire se sont chiffrés à 75.000 euros hors TVA. Il ne s'agissait pas d'un subside: la loge faisait fonction d'incitant commercial pour les exploitants de points de vente et pour les partenaires commerciaux de la Loterie. Tous les grands événements sportifs incluent de telles initiatives. Il ne faut rien y voir d'autre.

05.01 **Olivier Chastel** (MR): Op 20 februari jongstleden brak er in Charleroi een wilde staking uit van de treinbestuurders. Het

sauvage des conducteurs. La grogne est due au manque de personnel au sein du dépôt de Charleroi qui semble connaître une situation encore plus délicate que celle qui prévaut dans le reste du pays.

Selon les syndicats, entre le service courant et les formations obligatoires, il serait devenu impossible aux conducteurs de prendre leurs congés. S'en suivent des circonstances que je veux bien croire problématiques pour certains cheminots, même si l'on peut se demander si celles-ci justifient ce que je qualifierais de "prise d'otages" de centaines d'usagers, dans la mesure où ceux-ci n'ont pas été préalablement avertis, vu le caractère sauvage de cette grève.

Vous conviendrez que, si des revendications portent sur des difficultés personnelles et familiales résultant d'une situation clairement existante, il est assez peu conséquent de les faire subir à d'autres, et en l'occurrence aux usagers de la SNCB.

Monsieur le secrétaire d'Etat, quelles négociations la SNCB envisage-t-elle pour que la problématique du manque de conducteurs puisse évoluer? J'aurais évidemment souhaité entendre l'avis de la SNCB sur cette grève, sur la manière dont elle a été menée et sur ce qui peut être fait pour pallier la pénurie d'agents et éviter à l'avenir ce genre de mésaventure.

05.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur Chastel, compte tenu des prévisions de départ, la SNCB a prévu un important plan de recrutement de conducteurs au cours des prochaines années. Entre 2006 et 2009, plus de 1.000 conducteurs devront être recrutés et formés pour combler l'ensemble des besoins au niveau du réseau.

Ces recrutements sont actuellement en cours et les premières formations ont démarré dès septembre 2005. Les personnes recrutées seront prioritairement orientées vers les dépôts de conducteurs où les problèmes d'effectifs risquent de se présenter en premier lieu, ce qui est notamment le cas de Charleroi. C'est la raison pour laquelle une classe de formation a été constituée et que d'autres suivront.

En attendant que ces conducteurs soient opérationnels et afin d'assurer la charge de travail affectée à ce dépôt ainsi que d'octroyer les congés à court terme comme à long terme, il a été décidé, en accord avec les organisations reconnues, de transférer 10 conducteurs au dépôt de Charleroi au plus tard le 1^{er} juin 2006, de manière à renforcer l'effectif actuel.

05.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'Etat pour sa réponse. Elle fait état d'une mesure ponctuelle, qui prendra effet en juin et qui diminuera probablement quelque peu les difficultés du dépôt de Charleroi. Elle met en tout cas en lumière le manque d'anticipation, de prévoyance à la SNCB. Vous avez beau me dire que depuis quelques mois, depuis fin 2005, on prépare et on forme des conducteurs, nous connaissons depuis longtemps la problématique des conducteurs. À maintes reprises, nous avons interpellé votre prédécesseur à ce sujet. Ce qui allait se produire à la SNCB, nous l'évoquions depuis des années et la SNCB n'en a pas du tout tenu compte. Ce n'est qu'en 2005 qu'elle s'est

ongenoegen is te wijten aan een gebrek aan personeel in de stelplaats van Charleroi. Volgens de vakbonden kunnen de bestuurders geen vakantie meer nemen. Het is natuurlijk de vraag of die omstandigheden het gijzelen van honderden treingebruikers rechtvaardigen, te meer daar deze niet werden gewaarschuwd.

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

05.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De NMBS is van plan om tussen 2006 en 2009 meer dan 1.000 treinbestuurders aan te werven. De aanwervingen zijn momenteel aan de gang. Ze zijn vooral bedoeld voor de plaatsen waar een personeelstekort dreigt, wat het geval is in Charleroi.

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

05.03 Olivier Chastel (MR): We kaarten dit probleem van de treinbestuurders al jaren aan, maar de NMBS heeft er nooit rekening mee gehouden. Pas in 2005 begon het bij de NMBS te dagen dat de situatie rampzalig dreigde te worden. We kunnen dit gebrek aan vooruitziendheid alleen maar betreuren.

rendu compte qu'elle courait à la catastrophe en matière d'effectif de conducteurs. On ne peut que regretter son manque d'anticipation.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "La Poste et l'émission de timbres postaux ayant pour thème les 50 ans de la catastrophe du 'Bois du Cazier'" (n° 10532)

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

06.01 **Olivier Chastel** (MR): J'ai d'abord une remarque à faire au président de la commission, lui qui participe – et il l'a encore fait ce matin sur le sujet – à la problématique des questions écrites, des questions orales et de l'encombrement des commissions. La question que je vais vous énoncer, monsieur le ministre, est une question écrite. C'est marqué en grand sur ma question. Je ne sais pas ce qu'elle fait ici. Cependant, je me réjouis de la poser puisque j'aurai la réponse dans des délais plus que raisonnables étant donné qu'on prend le temps pour répondre à une question écrite. Toutefois, ceci vient alourdir l'agenda de cette commission, mais ça n'est pas grave, monsieur le président, moi, je me réjouis de pouvoir la transformer en question orale. Elle ne le méritait probablement pas, d'autant que pour cette question écrite, j'ai trouvé la réponse au Moniteur puisqu'un arrêté ministériel a été récemment publié, mais comme on doit de toute façon attendre M. Deseyn, je vais prolonger un petit peu la séance.

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

Ma question visait effectivement l'émission de timbres postaux pour les grands événements. Plus précisément, ma question posée à la mi-février visait à savoir si La Poste émettait un timbre spécial pour les cinquante ans de la catastrophe du Bois du Cazier à Marcinelle, comme elle le fait pour un certain nombre d'événements. Ce drame a eu lieu il y a cinquante ans et a vu la disparition de 262 mineurs. Il me semblait donc légitime de rendre hommage à tous ces gens qui ont contribué au rayonnement de Charleroi à l'époque, il y a cinquante ans d'ici.

Mon propos était donc de vous demander, monsieur le secrétaire d'État, si cet événement faisait partie des choix thématiques que La Poste avait retenu pour 2006.

Merci pour votre réponse que je sais déjà positive.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Chastel. Nous avons vérifié entre-temps ce qui s'était passé. Les services de la Chambre ont donné à votre question écrite un numéro de question orale, ce qui explique pourquoi elle s'est retrouvée à l'agenda. Mais comme vous le disiez, de temps en temps, des questions écrites demandent beaucoup de temps. Au moins, vous aurez une réponse rapide.

06.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat: La réponse sera très courte, monsieur le président.

Un timbre-poste spécial sera bien édité le 7 août de cette année, commémorant le cinquantième anniversaire de la catastrophe du charbonnage de Marcinelle. Comme vous l'avez dit, l'arrêté ministériel du 13 février 2006 portant émission des valeurs postales spéciales au

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

cours de l'année 2006 comprend, en son article 18, l'émission de ce timbre. Voilà à titre de confirmation.

En ce qui concerne les questions parlementaires, je voudrais quand même vous dire que ce matin, nous avons eu une réunion avec le président de la Chambre. À cette occasion, j'ai dit à mes collègues ainsi qu'au président que durant cette législature, j'ai déjà reçu 2.000 questions orales.

Il faut y réfléchir. Vu l'approche des élections communales et la réorganisation à La Poste, nous recevons quelques centaines de questions supplémentaires!

06.03 Olivier Chastel (MR): Vous auriez dû postposer la réorganisation après les élections communales!

06.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Vous faites partie de la majorité et votre parti a certainement signé le contrat avec la poste danoise et CVC pour réorganiser et renforcer la poste belge.

Le nombre de questions est un peu exagéré! Nous ne sommes pas suffisamment nombreux pour y répondre! Nous recevons quatre questions par jour.

Jusqu'à présent, j'ai reçu 893 questions écrites. Nous avons un retard de 157 questions, c'est-à-dire 16%. Nous espérons résorber ce retard pour le mois de septembre grâce aux efforts que nous réalisons.

Si 2.000 questions sont nécessaires pendant une législature, celle-ci n'est pas près de se terminer!

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

Le **président**: M. Deseyn vient d'arriver. Puisque vous lui avez laissé le temps de venir, je lui demanderai de commencer avec le point 16. Comme ça vous gagnerez du temps à votre tour.

Mijnheer Deseyn, de heer Chastel heeft daarnet gezegd dat hij zou wachten op u. Ik neem aan dat u er geen bezwaar tegen hebt dat wij eerst de vragen van agendapunt 16 stellen en dan pas uw vraag van agendapunt 15?

07 Samengevoegde vragen van

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

07 Questions jointes de

- M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression de boîtes aux lettres et le manque de communication à ce sujet" (n° 10359)
- M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "La Poste et la suppression de boîtes aux lettres à Pont-à-Celles" (n° 10531)

- Mme Anne Barzin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression de bureaux de poste et de boîtes postales" (n° 10695)

07.01 Roel Deseyn (CD&V): Ik heb de vraag over de communicatie over de schrapping van postbussen in algemene bewoordingen opgesteld. Er was inderdaad in de commissie de afspraak gemaakt om niet alle dorpen en gehuchten te evoceren, hoewel ik ook graag had gesproken over de situatie in mijn dorp en de verdwijning van het postkantoor in Aarsele, Bellegem en andere.

Als we de reacties daarover bundelen, zien we dat er iets fout gelopen is met de communicatie. Van De Post en de staatssecretaris is er een aantal contradicties geweest wanneer we het dossier over het voorbije jaar bekijken.

Mijnheer de staatssecretaris, op uw verzoek, schort De Post de weghaling van postbussen voorlopig op tot er een sluitend communicatieplan is opgemaakt om de plaatselijke gebruikers te informeren. De Post reageerde dat het engagement om de communicatie op punt te stellen, al enkele dagen voordien door de heer Thijs tijdens de hoorzitting in de Kamer was aangegaan. De timing van de aankondiging van het voornemen is niet van staatsbelang. Belangrijk is wel dat men deze keer de voornemens ook in de praktijk omzet.

Immers, de problematische communicatie over de verwijdering van de postbussen is al talrijke malen aangekaart. Zowel uw voorganger als uzelf werd ermee geconfronteerd in onze commissie. U herinnert zich misschien ook het gesprek van half december. Toen werd erop gewezen dat een eenvoudige melding op de bus die zou afgeschaft worden, niet zou volstaan. Onze fractie deed toen de suggestie van de huis-aan-huis-folder. Dat bleek niet nodig te zijn. Er waren voldoende argumenten; men zou het via de massamedia uitleggen. U zei dat de communicatietest pas dan zou opgestart worden, terwijl de afschaffing van de postbussen al maanden aan de gang was. Het was niet meteen de meest geslaagde communicatie, het was postfactum communicatie op frustraties van mensen.

Mijnheer de staatssecretaris, u zult het met mij eens zijn dat de Belgische post nog heel wat staat te wachten in de nabije toekomst en op middellange termijn. We zagen hoe de Deense post omgaat met veranderingsprocessen en welke uitdagingen de Belgische post tegemoetgaat. Wanneer ik denk aan de herstructurering van de personeelskaders en van het collecteren en het uitreiken van post, hebben we er alle belang bij om de gebruikers en het personeel van De Post eenduidig, duidelijk en op tijd in te lichten.

Vandaar mijn vragen. Waarom heeft De Post toen niet het medium van de huis-aan-huis-folder gebruikt, gelet op het feit dat ze vorig jaar enkele keren in de brievenbussen aanwezig was, zich beroepend op het nabijheidsaspect van het overheidsbedrijf De Post.

Hoeveel klachten heeft de ombudsdienst van De Post gekregen?

Waarom werd het communicatieplan pas achteraf opgemaakt en niet vóór men concrete ingrepen deed op het terrein?

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

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

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

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

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

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

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

Kan men nu nog een engagement krijgen en ik vraag dat niet enkel en alleen uit een grote persoonlijke bezorgdheid, maar ook omdat verschillende stads- en gemeentebesturen ons daarvoor contacteren met de vraag wat er zal verdwijnen in hun gemeente en wat de consequenties zijn voor hun regio

Kunt u vandaag zeggen dat er geen postbussen meer zullen geschrapt worden, zolang daar niet expliciet over gecommuniceerd is met de bevolking en de betrokken overheidsinstanties op lokaal gebied.

Kunt u hier bevestigen dat men in de afgelegen gebieden kosteloos post kan meegeven als de postbode langs komt. Bij ons in de streek is dat een veel voorkomend fenomeen en echt niet zonder belang voor personen die wat minder mobiel zijn. Dat zou een heel interessant aspect van de invulling van de sociale rol van de postbode kunnen zijn. Daarvoor hoeven geen extra veel Georouteseconden te worden ingebracht.

Ten slotte, er is hier al enkele malen beloofd geweest om aan de leden van de commissie de lijst te communiceren van de veranderingen: wat wordt geconverteerd naar postpunten, welke postkantoren verdwijnen er en wat zijn de plannen zijn voor posthaltes. Het minimum lijkt ons toch dat de lijst van alle postbussen die zijn geschrapt en die zullen geschrapt worden, overhandigd wordt aan de leden van onze commissie, opdat we niet onnoemelijke keren op die zaken terug hoeven te komen.

07.02 Olivier Chastel (MR): Monsieur le secrétaire d'État, on est en plein dans le sujet que vous ne vouliez plus aborder, à savoir La Poste. Ma question sera un peu originale. Tantôt on vous pose des questions sur les boîtes aux lettres, tantôt on vous pose des questions sur la suppression des bureaux de poste en tant que tels. Ma question, qui a trait à une commune en particulier, ce que je regrette bien volontiers, a la particularité de traiter des deux à la fois, les boîtes aux lettres et les bureaux de poste. C'est son originalité: elle se focalise sur la tension générale à La Poste.

Je reviens donc sur cette problématique et cela tombe assez bien puisque ce matin, je lisais dans la presse que la Wallonie allait perdre mille boîtes aux lettres. C'était le titre d'un quotidien ce matin. En première page, non seulement on évoque cette perte de mille boîtes aux lettres pour la Wallonie cette année mais on ajoute que le secrétaire d'État aux Entreprises publiques tablait sur une diminution étalée dans le temps. Vous êtes donc en première page de "Vers l'Avenir" ce matin, sur un sujet crucial que nous abordons depuis de nombreuses semaines en commission.

Je suis effrayé par cette nouvelle – la suppression de mille boîtes aux lettres rien qu'en Wallonie! – même si les responsables de La Poste expliquent que c'est un effort de rattrapage qui était nécessaire en Wallonie parce que les Wallons avaient beaucoup trop de boîtes aux lettres par rapport aux Flamands, selon les statistiques portant sur le nombre de boîtes au kilomètre carré et par habitant. Il convenait donc d'opérer un rattrapage, certainement spectaculaire puisque rien que pour la zone Hainaut-Namur, il est question de 583 boîtes aux lettres concernées.

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

In Pont-à-Celles, een gemeente van 18.000 inwoners, waarvan uw collega Dupont burgemeester is maar die zijn ambt niet kan uitoefenen vanwege zijn ministeriële verplichtingen, werden zopas dertien brievenbussen in één klap afgeschaft. De beroering was groot in de gemeente, vooral ook omdat de inwoners zich realiseerden dat ze ook een postkantoor kwijt waren, namelijk dat van Luttre, één van de twee deelgemeenten van Luttre-Pont-à-

Je vous disais que mon attention se focalisait sur une commune, la commune de Pont-à-Celles, la commune de votre collègue M. Dupont, bourgmestre empêché de Pont-à-Celles en raison de ses obligations ministérielles. Cette commune qui compte 18.000 habitants, après que La Poste lui ait demandé s'il y avait moyen de supprimer l'une ou l'autre boîte aux lettres, vient de se voir supprimer treize boîtes aux lettres d'un coup, enlevées par un tour de passe-passe! Cela a bien évidemment suscité grand émoi dans la commune de votre collègue qui s'est plaint auprès des dirigeants de La Poste. Avant qu'il ait eu le temps de recevoir une réponse de La Poste, on s'est rendu compte qu'on leur supprimait un bureau de poste dans la foulée – et j'en viens à l'originalité de ma question –, suppression pour le moins surprenante puisqu'il s'agit du bureau de poste de Luttre, une des deux communes de l'entité Luttre–Pont-à-Celles.

Ce bureau de poste est situé à quelques dizaines de mètres de la gare de Luttre, qui est un arrêt important d'une des lignes de chemin de fer les plus importantes du pays, la ligne Charleroi-Bruxelles. De nombreux navetteurs y arrivent par les TEC wallons pour prendre leur train. Ils avaient l'habitude de se rendre à ce bureau de poste et d'y effectuer un certain nombre d'opérations. Dans la région, on considère non seulement que la gare de Luttre est importante mais que le bureau de poste situé en face l'est tout autant.

C'est donc une double punition que La Poste inflige à la commune de votre collègue, M. Dupont, par la suppression de toutes ces boîtes aux lettres et la suppression du bureau postal qui fusionne avec celui de Pont-à-Celles.

J'ai appris par la presse hier qu'une rencontre avait eu lieu cette semaine entre les autorités locales et le directeur du district Hainaut-Namur de La Poste, spécifiquement sur la fermeture de ce fameux bureau.

Votre collègue, M. Dupont, bourgmestre empêché de la commune de Pont-à-Celles, était présent à cette réunion malgré ses obligations ministérielles. Il a trouvé qu'il était important de communiquer à des responsables de La Poste ce qui se passe dans sa commune. J'apprends par la presse que les choses pourraient peut-être évoluer favorablement si le conseil d'administration de La Poste revenait sur cette décision.

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

07.03 Anne Barzin (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, comme cela a été dit par mes deux collègues, La Poste a entamé un processus de diminution du nombre de bureaux et de suppression de nombreuses boîtes postales. Ces mesures ont été prises en l'absence de concertation avec les pouvoirs locaux. L'information de ceux-ci et de la population a été, dans la plupart des cas, déplorable voire inexistante. En outre, nous ne disposons pas des chiffres de fréquentation des bureaux de poste concernés par les fermetures. Il nous est donc difficile d'expliquer ces décisions aux usagers qui nous interpellent très régulièrement sur ce sujet.

Celles.

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

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

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

07.03 Anne Barzin (MR): Zonder overleg met de lokale besturen sluit de Post postkantoren en wordt het aantal brievenbussen drastisch verminderd. De plaatselijke overheid en de bevolking kregen daarover vaak bar weinig informatie. Wij beschikken bovendien niet over cijfergegevens met betrekking tot de klandizie van de betrokken

Par ailleurs, même si les haltes postales et les magasins postaux doivent permettre d'offrir certains services aux citoyens, nombreux sont ceux qui ne connaissent pas encore ces possibilités. A ce niveau, on constate également que les commerçants manquent d'information quant à la procédure à suivre pour ouvrir un point poste.

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

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

Dans le cas de Namur, ma commune, outre la fermeture annoncée des bureaux de Bomel et de Jambes Velaine, d'autres bureaux semblent menacés.

Pourriez-vous me dire, monsieur le secrétaire d'Etat, combien de bureaux resteront sur le territoire de la ville de Namur? Les bureaux qui fermeront ont-ils déjà été tous déterminés? Si oui, quels sont-ils et sur la base de quels critères? Si non, avez-vous l'intention de consulter les autorités communales et les citoyens au sujet du choix de ces derniers bureaux?

Par ailleurs, en ce qui concerne la suppression des boîtes postales, j'ai lu que les objectifs de La Poste sont d'augmenter le nombre de boîtes à levée tardive – encore faut-il que le courrier Prior arrive bien le lendemain – et de les placer à des endroits plus accessibles. Or, on ne constate pour le moment que des suppressions.

Pourriez-vous nous communiquer les statistiques d'utilisation des boîtes postales qui ont été retirées?

Avez-vous l'intention, avant de procéder à de nouvelles suppressions, d'entamer une concertation avec la commune sur les choix opérés en ce qui concerne les meilleurs emplacements? Tout en respectant les critères fixés dans le contrat de gestion, c'est-à-dire dans un rayon de 500 mètres en zone urbaine et de 1.500 mètres en zone rurale, les autorités communales me paraissent plus à même d'apprécier la qualité et l'accessibilité des emplacements des boîtes postales proposées aux usagers sur le territoire de leur commune.

Enfin, lors de la réunion de cette commission du 22 février dernier, vous vous étiez engagé à répondre par écrit dans le mois aux questions posées concernant les bureaux de poste et les boîtes postales. Bien que je trouve déjà cette pratique très discutable, je voudrais savoir quelle est la valeur de cette réponse et si elle figurera dans le document parlementaire reprenant les réponses aux questions écrites.

Puisque de nombreuses questions parlementaires vous sont régulièrement posées parce que nous manquons d'informations à ce sujet, pourquoi ne prenez-vous pas l'initiative de mettre à la disposition des membres de la Chambre la liste complète des bureaux qui seront fermés et les chiffres sur lesquels La Poste se

postkantoren. Het is voor ons dan ook moeilijk om die beslissingen aan de mensen uit te leggen.

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

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

In Namen, mijn woonplaats, werd de sluiting van de kantoren van Bomel en Jambes-Velaine aangekondigd. Daarnaast lijken evenwel nog andere kantoren met sluiting te worden bedreigd. Hoeveel kantoren zullen er op het grondgebied van de stad Namen open blijven? Werd de lijst van te sluiten kantoren reeds definitief vastgelegd? Zo ja, welke zijn die kantoren en op grond van welke criteria werden ze geselecteerd? Zo neen, zal u met de gemeentebesturen en de burgers overleg plegen over de selectie van de te sluiten kantoren?

Wat bovendien de afschaffing van de brievenbussen betreft, heb ik gelezen dat De Post het aantal brievenbussen met een late lichting wil uitbreiden. Momenteel schaft ze echter alleen maar brievenbussen af.

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

Ware het niet gepast de volledige lijst van te sluiten kantoren en de cijfers waarop De Post zich daarbij

base pour prendre ses décisions?

Je vous remercie d'ores et déjà pour la réponse que vous me donnerez, je l'espère.

07.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur le président, je voudrais commencer en répétant que le réseau de boîtes rouges a grandi de manière empirique, sans toujours tenir compte de l'ensemble de l'offre de la clientèle. Le but de La Poste est d'offrir à l'ensemble de la clientèle, sur base de critères objectifs, une bonne qualité de service, avec un réseau optimal de boîtes. C'est ainsi que La Poste veille à ce qu'au moins 90% de la population dispose d'une boîte à moins de 500 mètres en zone urbaine, et 1.500 mètres en zone rurale. Ce sont des critères objectifs et non politiques. La Poste procède par conséquent à des adaptations graduelles, le plus souvent par le déplacement ou la relocalisation des boîtes. Elle s'attache ainsi à suivre sa clientèle dans ses déplacements et comportements quotidiens. En parallèle, et comme cela se pratique depuis de nombreuses années, l'entreprise réduit le nombre de boîtes peu utilisées. Entre mars 2003 et février 2006, La Poste a supprimé 2.508 boîtes aux lettres pour atteindre les objectifs décrits dans son plan stratégique. En tenant compte des critères repris dans le contrat de gestion, La Poste en supprimera encore 1.990. Ainsi, le nombre de boîtes aux lettres maintenu sera toujours de plus ou moins 14.000. Dans l'élaboration de son "service concept", La Poste a respecté les critères du contrat de gestion. Afin de maximaliser ce concept, La Poste a prévu 2.000 boîtes à des endroits appelés stratégiques, hautement fréquentés par le public, c'est-à-dire les bureaux de poste, les supermarchés, les shopping centers, les gares IC-IR, un nombre de points poste, et toutes les stations-service le long des autoroutes. En plus, le public a toujours la possibilité de déposer ses envois à un guichet de poste ou un point poste, ou de remettre ses lettres individuelles au facteur distributeur, ou de demander (sans contrat) l'enlèvement à domicile de ses envois. Pour les grands déposants, il existe des règles de dépôt spécifiques. Ainsi La Poste offre à chacun, quelle que soit sa situation professionnelle ou individuelle, un accès maximal à son réseau.

Wij hebben inderdaad bijkomende vragen gesteld wat betreft de communicatie over het weghalen van de postpunten. Daarover heb ik een gesprek georganiseerd met de directie van De Post. Na onderzoek, wederzijds, is gebleken dat de beste manier om de betrokken klanten in een bepaalde zone te informeren erin bestond om de informatie op de rode bussen zelf aan te brengen. Dit bleek de meest efficiënte en de meest directe communicatievorm te zijn in deze problematiek. Bovendien voorzien wij voortaan informatie voor de gemeentelijke autoriteiten die in geval van vragen van de bevolking op een gepaste wijze kunnen reageren.

Naast de brief aan de burgemeester en de sticker op de bus twee weken voor het weghalen ervan zal De Post bovendien in elke gemeente een deur-aan-deur-folder verspreiden met de locatie van de bestaande bussen omdat in de loop van het proces is gebleken dat betere communicatie en informatie nodig waren. De Post heeft daarop ingespeeld door de invoering van het nieuwe communicatieplan.

Nogmaals, de regering heeft met het consortium bestaande uit de

baseert ter beschikking van de Kamerleden te stellen?

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

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

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

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

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

Deense post en de CVC-partner een akkoord gesloten rond de modernisering van De Post dat ik uitvoer. Datgene waar ik naar streef en waar ik bijzonder veel belang aan hecht is correcte, tijdige en eerlijke communicatie over die maatregelen aan de bevolking. Daar heb ik zeer veel belang aan gehecht en hecht ik bijkomend belang aan. Vandaar dat De Post bijkomende maatregelen heeft genomen rond deze communicatie zodanig dat iedereen van tevoren zou weten en intussen ook van tevoren weet welke de maatregelen zijn die worden genomen.

En résumé, il a été décidé, début février, d'assurer une meilleure information du client avant d'enlever des boîtes rouges. M. Thijs y avait fait allusion lors de la réunion de la commission de l'Infrastructure, fin janvier.

Depuis, l'information a été donnée et le plan de réorganisation se poursuit normalement, ce, bien évidemment, sans distinction entre les Régions du pays.

Des autocollants sont apposés sur les boîtes destinées à disparaître au moins deux semaines avant leur enlèvement. Ces autocollants informent les clients sur les boîtes alternatives situées à proximité. Les autorités communales sont également informées des suppressions prévues. Il sera fait appel aux toutes-boîtes pour faire savoir aux gens où ils pourront trouver des boîtes aux lettres.

Ik dien ook te benadrukken dat de klanten steeds de mogelijkheid hebben om individuele briefwisseling met de postbode mee te geven. Dit wordt ten andere niet alleen meegedeeld op de stickers die op de postbussen worden gekleefd, ik vraag de directie van De Post bovendien om die service ook meer kenbaar te maken aan de bevolking. Daarom trent ga ik dus sowieso initiatieven nemen.

En ce qui concerne ces points postaux, La Poste a publié, fin 2005, un appel à candidatures dans les journaux pour trouver d'éventuels partenaires souhaitant examiner la gestion d'un point poste. Le texte intégral de cette publication est disponible sur le web www.laposte.be.

Naast deze mogelijkheden werden kandidaten eveneens ingelicht via het ledenblad van Unizo, eigen interne publicaties van groeperingen of retailketens enz. De selectiecriteria waarnaar gevraagd werd liggen op het vlak van de financiële gezondheid van de kandidaat, in functie van de gewaarborgde continuïteit, en de aansluiting van de postpunctiviteiten bij de hoofdactiviteit van de kandidaat. Of de geselecteerden uiteindelijk hun postpunten zullen toegewezen krijgen hangt af van de toewijscriteria, onder andere het aantal klanten, de omzet, de locatie, ter beschikking gestelde ruimte, de inrichting, de

l'emplacement des boîtes existantes.

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

Samengevat komt het erop neer dat men begin februari beslist heeft vóór de verwijdering van de rode brievenbussen de klanten beter te informeren.

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

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

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

Les candidats ont par ailleurs également été informés par la voie de la revue publiée par l'Unizo et de publications internes de certains groupements ou de chaînes de commerce de détail. Les critères de sélection ont trait à la santé financière du candidat, qui devrait permettre de garantir la

organisatie en het personeel enz.

continuité du service, d'une part, et au lien entre les activités du point poste et l'activité principale du candidat, d'autre part. La décision finale de confier ou non un point poste à un candidat sélectionné repose sur des critères tels que le nombre de clients, le chiffre d'affaires, le site, etc.

J'en arrive à vos questions spécifiques concernant Pont-à-Celles, Namur, etc. Nous avons déjà eu l'occasion de discuter précédemment de ces points dans cette commission. Les réponses à ces questions vous seront donc communiquées par écrit, dans les semaines à venir.

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

07.05 Roel Deseyn (CD&V): Er werd altijd gezegd dat het aantal brieven in een postbus bepaalde of die bus behouden bleef of niet. Het zou interessant zijn om een antwoord te krijgen op de vraag over het aantal klachten over het afschaffen van de postbussen. Dat zou kunnen zorgen voor een objectivering van de discussie.

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

07.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De Post ontvangt per maand een tiental vragen van betrokken klanten. Dit heeft ertoe geleid om meer pro-actief te communiceren. Ik kan u zelfs zeggen dat in de meeste gevallen de klanten tevreden zijn met de verwijzing naar de alternatieve mogelijkheden zoals ik ze heb opgesomd.

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

07.07 Roel Deseyn (CD&V): De mensen kunnen ook post afgeven aan de postbode, dat kon vroeger ook al. Het zou goed zijn als dat ook in de folder wordt opgenomen. U zegt dat men het afficheert aan de brievenbus, twee weken voor die verdwijnt. Maar als de bus verdwijnt, verdwijnt ook de informatie zowel over de alternatieve bussen als over de mogelijkheid van afgifte aan de postbode.

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

U hebt misschien al voor de vierde keer de criteria herhaald voor postpunten onder de vorm van een halte of een winkel. Het zou voor ons veel interessanter zijn om eens duidelijk de criteria voor het schrappen van postbussen en postkantoren te krijgen. Voor de postbussen hebben we die vroeger gedeeltelijk gekregen, die van de postkantoren hebben een grote flou artistieke. U bent bereid schriftelijk te antwoorden op de vragen die we rechtstreeks aan uw kabinet mogen richten.

07.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ze komen via het gewone systeem, zo kunnen ze ook worden gepubliceerd in het Staatsblad.

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

07.09 Roel Deseyn (CD&V): Het zou goed zijn ook een lijst te bezorgen van alle postbussen die geschrapt zijn en van alle kantoren die gevisieerd worden. Want we mogen geen vragen stellen over concrete gemeenten, precies om de algemene teneur te bewaken.

07.09 Roel Deseyn (CD&V): Il serait également opportun de disposer d'une liste des boîtes aux lettres supprimées et des bureaux

Precies om de collega's niet te frustreren, zouden we best een verslag publiceren met de grote oriëntatie en de lijsten van wat er weggevallen is of in de toekomst zal wegvallen. Anders moeten wij naar al die gemeenten en deelgemeenten beginnen te peilen. Nochtans moet de Post al die documenten in haar bezit hebben: wat is er verdwenen, wat is de planning voor de komende jaren, welke criteria worden er gebruikt?

We hebben dit nog nooit integraal op papier gekregen.

07.10 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Die lijst is ook nog niet gefinaliseerd. Ik kan die ook nog niet ter beschikking stellen.

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

07.11 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, je remercie M. le secrétaire d'Etat pour sa réponse. J'en avais déjà pris connaissance en parcourant le compte rendu intégral, puisqu'elle est identique à celle donnée la semaine dernière. Je le remercie pour sa réponse et à l'avance pour le complément écrit que nous recevrons.

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

Monsieur le secrétaire d'Etat, comme je vous l'avais dit, j'avais agrémenté ma question sur la commune de Pont-à-Celles par la problématique de son bureau de poste. Vous n'y avez pas du tout fait allusion. J'imagine que vous ne disposez probablement pas de la réponse.

07.12 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat: Il n'y a pas de problème. Je vous communiquerai également les éléments de réponse dont je dispose.

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

07.13 **Olivier Chastel** (MR): Pour les bureaux de poste, la réponse sera également donnée par écrit? Je croyais que c'était uniquement pour les boîtes aux lettres. Bref, pour La Poste, la réponse sera communiquée par écrit!

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

07.14 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat: Je veux seulement éviter, monsieur Chastel, que la commission prenne du temps à discuter de chaque suppression d'antenne établie au sein de diverses communes. Je crois que vous préférez consacrer votre temps ...

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

07.15 **Olivier Chastel** (MR): ... à faire autre chose! Ah oui, évidemment!

07.16 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat: Des choses plus intéressantes!

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

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

07.18 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Etant donné qu'il s'agit d'une entreprise autonome, elle a le droit de discuter et de rediscuter autant qu'elle veut. Quelle est votre question?

07.18 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De Post is een autonoom bedrijf, dat zelf beslist welke beslissingen het opnieuw ter tafel brengt.

07.19 Olivier Chastel (MR): D'accord, mais si chacun entre dans ce jeu-là, il suffit de réinscrire ce point à l'ordre du jour du conseil d'administration de l'entreprise!

07.20 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Mon opinion, c'est que la direction de La Poste décide de son agenda!

07.21 Anne Barzin (MR): Monsieur le président, je voudrais tout d'abord remercier M. le secrétaire d'Etat pour ses réponses qui sont, il me semble, un peu plus longues que celles que nos collègues ont reçues, il y a deux semaines.

Monsieur le ministre, vous avez dit que tout n'était pas finalisé. Il serait quand même intéressant que vous communiquiez aux membres de la Chambre la liste complète des bureaux de poste et des boîtes postales qui seront supprimés. Cela permettra d'éviter que des questions à ce sujet vous soient continuellement adressées.

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

Par ailleurs, pour ce qui concerne les décisions qui ont déjà été prises, il serait également souhaitable que vous nous communiquiez les statistiques de fréquentation et d'utilisation. Une réponse écrite va nous être transmise, mais nous ne savons pas très bien la valeur que nous pourrions lui accorder. Il ne s'agira pas d'un document parlementaire et cela me pose problème.

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

07.22 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: (...)

07.23 Anne Barzin (MR): Cela ne figure pas dans aucun document parlementaire.

Le **président**: Si, madame. Il s'agit d'une réponse écrite à une question.

07.24 Anne Barzin (MR): D'accord. Je ne l'avais pas compris en lisant le compte rendu de la précédente réunion.

En tout cas, j'ai pris acte des efforts que vous voulez faire en matière de communication. Il est vrai qu'en la matière, il y a beaucoup de choses à faire. Toujours est-il que les choses ne peuvent pas être pires que ce que nous avons connu durant ces derniers mois.

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

Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire si une concertation avec les communes est prévue pour les prochaines suppressions qui doivent avoir lieu? Pour les grandes villes, va-t-on décider, par exemple, de garder quatre bureaux? Va-t-on laisser aux autorités communales la possibilité de donner leur avis sur les bureaux qui devraient être maintenus?

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

07.25 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: J'ai déjà indiqué que

07.25 Staatssecretaris Bruno

pendant une période de trois mois avant la fermeture effective des bureaux, une information était donnée aux bourgmestres.

Tuybens: Ik heb al gezegd dat de burgemeesters drie maanden vóór de effectieve sluiting van de kantoren geïnformeerd worden.

07.26 Anne Barzin (MR): C'est une simple information. On ne lui demande pas vraiment son avis. Ainsi, par exemple, le bourgmestre de ma commune a été informé de la fermeture de deux bureaux de poste mais on ne lui a pas demandé son point de vue. Il est vrai que c'est mieux que rien. Mais ne comptez-vous pas consulter les bourgmestres sur l'opportunité de garder certains bureaux? Les horaires de certains bureaux sont modifiés. Est-ce que ce sont ces bureaux qui seront d'office supprimés?

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

Je crois que je n'en saurais pas plus, monsieur le président.

Ik denk niet dat ik daar meer over zal vernemen.

Le **président:** Madame Barzin, je ne peux obliger le ministre à vous répondre.

Si vous me le permettez, madame Barzin, je vous dirai qu'au départ, non seulement l'avis des bourgmestres n'était pas demandé – cela me semblerait d'ailleurs difficile –, mais ils n'étaient pas non plus prévenus. J'ai donc le sentiment que les choses s'améliorent puisque les municipalités sont aujourd'hui informées des fermetures.

Pour le reste, comme le savez, conformément aux accords passés en commission de l'Infrastructure, le secrétaire d'Etat s'engage à répondre dans le mois aux questions écrites.

07.27 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de voorzitter, een paar weken geleden heb ik ook een mondelinge vraag ingediend over de sluiting van een postkantoor in Hasselt. Ik kon toen niet aanwezig zijn op de vergadering om persoonlijke redenen. Men heeft toen afgesproken dat de staatssecretaris hier niet zou antwoorden en dat het schriftelijk moest gebeuren. Ik heb dat nagekeken in het verslag. Ik heb toen onmiddellijk dezelfde dag mijn vraag schriftelijk ingediend. Ik stel alleen vast dat drie uur later op Belga een antwoord van de staatssecretaris staat op een vraag van een socialistische collega uit Hasselt. Als dat de manier is, zal ik mijn mondelinge vragen blijven indienen over Hasselt en over concrete punten. Als het de bedoeling is dat men aan een enkele persoon een antwoord geeft en aan een andere niet, kan ik daarmee niet akkoord gaan.

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

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

07.28 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mevrouw Vautmans, wij hebben in de commissie gezegd dat wij zullen antwoorden op een schriftelijke basis op de vragen die mondeling in de kamercommissie zijn gesteld. Mevrouw Claes heeft een vraag over Hasselt gesteld. Wij hebben gewoon gedaan wat wij hebben gezegd. Wij hebben immers binnen de maand geantwoord. De week nadien hebben wij geantwoord.

07.28 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Nous avons décidé que je fournirais une réponse écrite dans la semaine aux questions spécifiques concernant les bureaux de poste et les boîtes aux lettres posées oralement en commission de la Chambre. Mme

Claes et les autres personnes qui ont posé une question orale ont toutes obtenu une réponse.

07.29 Hilde Vautmans (VLD): Op dezelfde vraag, die misschien vier uur later schriftelijk was ingediend dan die van collega Claes, heb ik nog steeds geen schriftelijk antwoord gekregen. Ik sta recht in mijn schoenen, hoor.

07.30 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mevrouw Vautmans, daarachter moet u echt niets anders zoeken, echt waar. Het heeft zelfs niets met toeval te maken.

07.31 Hilde Vautmans (VLD): Mijn oom, die jaren in de politiek heeft gezeten, heeft altijd gezegd dat hij niet meer in toevalligheden gelooft, omdat hij er zelf te veel heeft georganiseerd.

07.32 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik zal heel duidelijk antwoorden op uw vraag. Veertien dagen geleden is de afspraak gemaakt dat de vragen die mondeling zijn gesteld en die specifiek met de postkantoren, de postbussen en de organisatie daarvan te maken hebben, voor zover zij expliciet over de lokale en regionale situatie gaan, niet mondeling zouden worden toegelicht, maar schriftelijk via een brief een maand nadien. Dat is de afspraak die is gemaakt. Ik heb mij aan die afspraak gehouden door iedereen die een mondelinge vraag over een lokale situatie heeft gesteld, ook schriftelijk te antwoorden over die lokale situatie.

07.32 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: J'ai tenu ma promesse. Mme Vautmans n'était pas présente et n'a pas posé sa question.

07.33 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag was toegevoegd aan die van collega Claes. Zij stond op dezelfde agenda. Ik was hier wettig verontschuldigd. Mijn vraag werd de dag nadien schriftelijk aan u bezorgd, zoals de commissie had gevraagd. Ik stel alleen vast dat u mij geen schriftelijk antwoord hebt bezorgd, maar wel aan collega Claes, als ik Belga moet geloven.

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

07.34 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Nogmaals, er is afgesproken dat ik zou antwoorden op de vragen die mondeling in de commissie zijn gesteld. U was jammer genoeg niet aanwezig.

07.35 Hilde Vautmans (VLD): Ik was wettig verontschuldigd, en dat kan. Als men dan een regeling afsprekt dat de vraag schriftelijk moet worden ingediend, en ik dien mijn vraag schriftelijk in, waarom krijg ik dan geen schriftelijk antwoord en collega Claes wel. Excuseer, mijnheer de staatssecretaris, dat is niet de gewoonte in de commissie.

07.36 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De heer De Groote van de N-VA heeft trouwens dezelfde vraag gesteld over Hasselt. Hij heeft ook een antwoord gekregen. Er is dus geen sprake van enig favoritisme.

07.36 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: M. De Groote a tout de même également obtenu une réponse à sa question concernant Hasselt? Il n'est nullement question de favoritisme.

07.37 Hilde Vautmans (VLD): Goed, maar dan moet men hier niet afspreken dat men ze schriftelijk moet indienen om een antwoord te krijgen, hetgeen ik heb gedaan en hetgeen ik niet heb gehad.

07.38 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mevrouw Vautmans, verontschuldig mij, maar u begrijpt niet wat ik heb gezegd. Ik heb gezegd dat wij schriftelijk zullen antwoorden op de vragen die mondeling in de kamercommissie worden gesteld. Ik heb niet gezegd dat de vragen die mondeling gesteld worden achteraf schriftelijk gesteld moeten worden. Ik heb gezegd dat de volgende afspraak met de voorzitter van de commissie gemaakt werd: de vragen die mondeling gesteld worden in de kamercommissie...

07.38 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Nous n'avons pas décidé que les questions orales seraient transformées en questions écrites mais que je répondrais par écrit aux questions posées oralement.

07.39 **Hilde Vautmans** (VLD): U vindt hier een nieuw kamerreglement uit. Ik zal daarover de voorzitter van de Kamer schrijven. Dit is niet de reglementaire parlementaire werkwijze. Ofwel stelt men een mondelinge vraag en krijgt men een mondeling antwoord, schriftelijk bijgevoegd, ofwel stelt men een schriftelijke vraag en dan krijgt men een schriftelijk antwoord.

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

Als u die procedure wilt wijzigen, dan moet u uw collega van de sp.a vragen om het Reglement van de Kamer te wijzigen.

07.40 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mevrouw, ik wijzig het Reglement van de Kamer niet. Dat is helemaal niet mijn bedoeling. Het behoort trouwens helemaal niet tot mijn bevoegdheid.

07.40 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Je ne modifie nullement le Règlement.

07.41 **Hilde Vautmans** (VLD): Wij kunnen gerust nog een uur doorgaan.

De **voorzitter**: Ik zal het incident als gesloten beschouwen.

07.42 **Hilde Vautmans** (VLD): Ik denk dat u beter uit de hoek zult moeten komen om de zweem van partijdigheid weg te krijgen.

07.43 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, ik kan alleen maar vaststellen dat ik tegemoetkom aan een afspraak die 14 dagen geleden in de commissie werd gemaakt. Ik doe het binnen de week. Ik hou mij volledig aan de afspraak.

07.44 **Roel Deseyn** (CD&V): Ik wil de discussie niet onderbreken, maar wij hebben in de commissie een afspraak gemaakt. De commissie is uiteraard meester van haar werkzaamheden. Het komt erop aan wat wij afgesproken hebben. Ik wil bepleiten dat wij de agenda niet overladen en dat de afspraken die hier nog eens werden herhaald duidelijk op papier worden gezet. Wat gebeurt er als men interpelleert of een schriftelijke of mondelinge vraag stelt en wat is dan de reactie van de staatssecretaris, conform de afspraken die wij met onze commissie hebben gemaakt? Alle collega's moeten zich goed bewust zijn van de behandeling van bepaalde soorten vragen met betrekking tot wat ik de hyperlokale aangelegenheden noem.

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

De **voorzitter**: Wij zullen nog eens een mail sturen naar iedereen om duidelijk te maken hoe de vork in de steel zit. Ik verklaar het incident en het procedure-incident nu als gesloten.

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

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

08 Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toegankelijkheid van

spoorwegstations in het land van Waas en Dender" (nr. 10639)

08 Question de Mme Greta D'hondt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'accessibilité des gares ferroviaires dans le pays de Waas et le pays de la Dendre" (n° 10639)

08.01 Greta D'hondt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in juni 2005 heb ik aan uw voorganger al een mondelinge vraag gesteld over de problematiek van de toegankelijkheid van onze spoorwegstations voor gehandicapten en minder mobiele personen.

Het antwoord dat toen werd gegeven, was heel ontgoochelend en ook heel flauw. Er werd natuurlijk wel verwezen naar het feit dat de stations van Denderleeuw en Dendermonde werden opgenomen in het nieuw concept van "new passengers", waar 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 hulp wordt geboden. Dat zou ook gelden, in onze brede regio, voor de stations van Aalst, Geraardsbergen, Lokeren, Sint-Niklaas en Zottegem. Dat kon ik bij mijn vorige vraag vernemen.

Mijnheer de staatssecretaris, als wordt gesteld dat mobiliteit een basisrecht is en dat iedereen, zelfs sommige categorieën waarover het hier gaat, gratis het openbaar vervoer, met name de trein, kunnen nemen, dan is het natuurlijk zeer moeilijk om naar de mensen terug te gaan met de mededeling dat ze wel gratis de trein op mogen, maar dat ze er niet op kunnen.

De afstand tussen het perron en de nieuwe treinen is van die aard dat ze voor gehandicapten en minder mobiele personen gewoon ontoegankelijk is. Ik geef nu concreet de situatie voor mijn gemeente. Er kan dan wel worden verwezen naar de stations van Dendermonde of van Lokeren, maar dat is natuurlijk niet evident. De gehandicapte of minder mobiele beschikt niet altijd over vrienden of familieleden die hem met de auto naar dat verdere station kunnen voeren. Trouwens, ik vind dat ook niet helemaal terecht.

Mijnheer de staatssecretaris, om die reden durf ik mijn vraag aan u herhalen.

Hoe zit het met de planning 2007-2010 en de planning van nu tot 2007 voor de kleinere stations? Ik spreek over de regio Waas en Dender, maar mijn vraag geldt natuurlijk voor heel het land. Iedereen mag van mij precies hetzelfde hebben. Onze regio is echter voor een groot deel op het openbaar vervoer afgestemd. Daarom zou ik graag hebben dat ik daarvoor een specifiek antwoord krijg.

Te meer dat wij een officieel schrijven hebben gekregen van de NMBS op 13 mei 2002. Over een van de punten over de toestand die wij aangeklaagd hebben, de hoogte van de perrons, wordt heel duidelijk gesteld dat de vernieuwing van de sporen ter hoogte van het station van Zele gepland is in 2004. 'De NMBS zal bij deze gelegenheid de opdracht geven ook de perrons te verhogen naar 55 centimeter'. Nu is het maart 2006. Ik denk dat u mij niet kunt verdenken van te groot ongeduld om een invulling te vragen van het engagement dat in dat schrijven aangegaan is.

Mijnheer de staatssecretaris, tot slot zou ik u willen vragen - dat is echt gemeend - om een duidelijk antwoord of er voor 2006 of 2007 ten laatste iets komt, want anders ga ik met de hoed rond. Dat zeg ik

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

Si la mobilité constitue un droit de base et si certaines parmi ces catégories de personnes dont il s'agit ici peuvent même emprunter gratuitement le train, il est tout de même absurde qu'elles ne puissent pas avoir accès aux quais ou aux voitures. Dans ma commune, la distance entre les quais et les nouveaux trains est tellement grande que les voitures ne sont tout simplement pas accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Et le fait que d'autres gares aient bel et bien été adaptées, par contre, n'y change rien.

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

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

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

u in alle duidelijkheid. Dan zoek ik sponsors om een plateaulift op het station van Zele te plaatsen. Dan zeg ik u dat het niet met mijn naam en adres op zal zijn, maar wel ten behoeve van de gehandicapten en senioren. Ik vraag u dan wel heel uitdrukkelijk een antwoord op mijn vraag.

Als men in om het even welk station vanuit een gemeente of vanuit private sponsoring een hulpmiddel kan aanreiken, dat misschien niet definitief maar toch minstens tijdelijk een oplossing biedt, mag of moet het spoorwegpersoneel dit dan bedienen? Men kan natuurlijk oplossingen zoeken met geld dat niet van de NMBS komt, maar als dan het verdict komt dat het niet kan of mag worden bediend door het spoorwegpersoneel, dan staat men met zijn hulptoestel natuurlijk tegen de muur en heeft het geen zin.

Mijnheer de staatssecretaris, concreet, wat zit er in de pijplijn voor de kleinere stations van nu tot 2007? Wat is gepland van 2007 tot 2010? Het concrete engagement voor ons station was 2004. Mogen wij dan daarvan toch, met twee jaar vertraging, iets verwachten? Als wij zelf iets zouden financieren, kunnen wij er dan van op aan dat het spoorwegpersoneel deze hulpmiddelen zal bedienen ten bate van de senioren en van de gehandicapten?

08.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw D'hondt, het nieuwe beheerscontract voorziet dat tegen 2008 en binnen de grenzen van de beschikbare budgettaire middelen de perrons van 24 van de 50 belangrijkste Belgische stations, evenwichtig gespreid over het hele grondgebied, toegankelijk zullen worden gemaakt volgens het concept van totale toegankelijkheid.

Het concept van totale toegankelijkheid betekent de toegankelijkheid van alle perrons voor personen met een beperkte mobiliteit, behalve de perrons waarvoor dit fysiek onmogelijk is en de perrons waar werken aan de gang zijn.

De perrons zullen toegankelijk worden gemaakt volgens dat concept door middel van liften, hellingen en gelijkwaardige inrichtingen. De NMBS van haar kant garandeert in die 24 stations bijstand aan personen met een beperkte mobiliteit.

Verder kunnen, zoals zij ook weten, mensen met een beperkte mobiliteit contact opnemen via het telefoonnummer 02/528.28.28 voor het verkrijgen van alle inlichtingen met betrekking tot hun reis en eveneens alle nodige hulp vragen voor hun verplaatsing.

In het Land van Waas en Dender zullen in de volgende stations werken worden uitgevoerd om het onthaal van de reizigers en de toegankelijkheid te verbeteren. In Dendermonde zal de ingang van het stationsgebouw duidelijker zichtbaar worden gemaakt en de lokettenzaal zal toegankelijk zijn via automatische schuifdeuren. In de lokettenzaal zullen de nodige geleidelijnen voorzien worden voor blinden en slechthzienden. Er wordt een nieuw tochtportaal voorzien aan het perron en het schrijnwerk wordt vernieuwd. Deze werken zullen worden uitgevoerd in 2007 en 2008.

In Lokeren wordt de lokettenzaal vernieuwd. Er zullen geleidelijnen voor blinden en slechthzienden worden aangelegd en het schrijnwerk zal ook worden vernieuwd. De werken zijn voorzien voor 2008 en

privé n'a évidemment pas de sens.

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

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

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

À Lokeren, la salle des guichets

2009.

Het station in Aalst zal op korte termijn voor 90% toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit. Vanaf 2008 zal dit voor 100% toegankelijk zijn wanneer de werken aan perrons 5 en 6 voltooid zijn. Begeleiding van 07.00 tot 21.00 uur is mogelijk in het kader van het New Passengers-plan indien hulp voldoende op voorhand wordt gevraagd.

In Sint-Niklaas zal het station toegankelijk zijn indien gebruik wordt gemaakt van de dienstliften. Begeleiding in de toekomst is mogelijk van 07.00 tot 21.00 uur indien hulp voldoende op voorhand wordt gevraagd. Dat geldt eveneens voor Lokeren.

In Denderleeuw zal in het kader van het New Passengers-plan de begeleiding 24 uur op 24 mogelijk zijn. In Geraardsbergen zal dat eveneens het geval zijn van 07.00 tot 21.00 uur. In Dendermonde zal dat 24 uur op 24 mogelijk zijn. In Zottegem zal begeleiding mogelijk zijn van 07.00 tot 21.00 uur, steeds indien hulp voldoende op voorhand wordt gevraagd.

De kleine stations van het Land van Waas en Dender die deel uitmaken van het GEN, het Gewestelijk Express Net rond Brussel, zullen worden uitgerust met verhoogde perrons.

De planning zal afhankelijk zijn van de geleidelijke indienststelling van het GEN. Dit jaar zullen de perrons van Dilbeek, behorende tot de regio Denderleeuw, worden verhoogd. In Zele zijn er actueel geen werken gepland om de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit te verbeteren. Zele behoort niet tot het netwerk van toegankelijke stations die uitgerust zullen worden volgens het concept van totale toegankelijkheid. Op termijn zullen de perrons worden verhoogd en verhard en noppentegels voor slechtienden zullen worden aangebracht.

Voor reizigers met beperkte mobiliteit geeft Infrabel prioriteit aan 93 stations, geografisch goed verdeeld over het net, waar ook personeel aanwezig is. Inderdaad, om tot in de trein te geraken hebben de meeste reizigers met beperkte mobiliteit, en zeker rolstoelgebruikers, hulp nodig van het stationspersoneel. In kleinere stations is die hulp dus niet voorhanden, op een enkele uitzondering na, namelijk Kwatrecht wegens de onmiddellijke nabijheid van een medisch-pedagogisch instituut met heel veel rolstoelgebruikers.

In principe wordt elk belangrijk stationsproject voorgelegd aan het advies van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap, wat betreft de specifieke voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit. Een alternatieve financiering voor de verbetering van de toegankelijkheid van de stations kan bijdragen tot een versnelde uitvoering van projecten. Een uitrusting zoals liften is een zware investering, zeker ook in de historische stationsgebouwen, zodat elke financiële bijdrage daarin welkom is. De financiering is, wat rolstoelgebruikers betreft, of in het algemeen mensen die begeleiding nodig hebben, enkel nuttig in stations waar personeel aanwezig is.

Ten slotte, mevrouw D'hondt, de problematiek die u aankaart, is zeker niet nieuw voor de directie van de NMBS. Zowel de directie van de NMBS als ik is daar bijzonder gevoelig voor. Binnenkort is er ook een

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

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

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

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

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

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

La problématique n'est pas neuve. La direction de la SNCB et moi-même y sommes sensibles. Quelques initiatives seront prises

aantal initiatieven, met onder andere mevrouw van Gool, die in dat verband een en ander organiseert. Wij zullen er zeer veel aandacht aan besteden en ik hoop dat er meer aandacht komt voor de problematiek, zodat we dat initiatief en die betrokkenheid verder kunnen ontwikkelen in de nabije toekomst. Ik ben daar, evenzeer als u, vragende partij voor.

08.03 Greta D'hondt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, Parijs en Rome zijn niet in één dag gebouwd. Dat men begint met de grotere stations is voor mij ook geen probleem.

Wij hebben in de regio Waas en Dender ongeveer 20 stations. Ik heb er hier ongeveer 6 horen noemen, en dat is goed. Men kan met deze problematiek echter natuurlijk geen jaren meer blijven zitten in de kleinere stations.

Mijnheer de staatssecretaris, ik ben eerlijk gezegd beschaamd als ik in mijn station, dat een druk station is op de rechtstreekse lijn naar Brussel en Antwerpen, mensen, senioren, van de trein zie vallen. Dit is beschamend. Ik spreek nog niet over de rolstoelgebruikers. Die moeten zich niet eens aanbieden in dat station. Ik spreek niet over jonge gezinnen met een kinderwagen. Men moet eens bekijken hoe die mensen de trein opstappen. Senioren vallen echter van de trein. Dat maakt men niet goed met gratis tickets. Het gaat over mensen die niet op of af de trein geraken.

Er is ook het feit dat wij een engagement hadden dat het in 2004 zou opgelost zijn, dat onze perrons zouden verhoogd worden. Mijnheer de staatssecretaris, nu hoor ik u zeggen dat er voor Zele geen plannen zijn. Ik had niet anders verwacht. U zegt echter wel dat op termijn de perrons zullen verhoogd worden.

Ik ben een gelovig mens en ik geloof in eeuwigheid. Ik zou echter natuurlijk wel de verhoging van het perron willen zien vóór de eeuwigheid. Mijnheer de staatssecretaris, ik zou dus graag vernemen wat "op termijn" betekent.

Ten slotte wil ik u een bevestiging vragen. Ik heb goed begrepen dat wanneer wij zelf hulpmateriaal kopen en er personeel in het station aanwezig is, dat personeel deze hulpmiddelen zal mogen, zal moeten gebruiken.

Dit is voor mij de termijn waarbinnen die perrons zullen verhoogd worden en nog eens heel duidelijk de bevestiging dat hulpmiddelen door het aanwezige stationspersoneel zullen bediend worden.

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

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

09 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'achat de billets SNCB via internet" (n° 10157)

09.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik denk dat het een goede zaak is dat de mensen een ticket voor de trein kunnen kopen via internet. Dat is een extra

prochainement par Mme van Gool notamment. J'espère que la problématique fera l'objet d'un intérêt accru à l'avenir.

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

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

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

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

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

09.01 Roel Deseyn (CD&V): La possibilité de pouvoir acheter des billets de train par l'internet est une

faciliteit, een extra comfort. Men heeft echter eigenlijk een discriminatie in het systeem ingebouwd. De courante creditcards worden vlot aanvaard maar er is ook een module via telebanking. Het probleem is echter dat niet alle banken die ondersteunen.

Enkel KBC, CBC en ING stellen hun software ter beschikking om die treintickets te betalen. Heel wat mensen die de initiële procedure doorlopen om een ticket te kunnen verwerven worden dus bij de afrekening geconfronteerd met een technisch probleem. Ik denk dat dit absoluut geen onoverkomelijk probleem mag zijn. Ik denk dat u als staatssecretaris toch ook de mening kunt delen dat deze rem op het on line verkopen van tickets de NMBS-groep niet ten goede komt en zeker de reiziger niet.

Ik had graag van u vernomen welke maatregelen u wenst te nemen of zult nemen opdat zo spoedig mogelijk alle klanten van de NMBS op een gelijkwaardige manier kunnen behandeld worden wat betreft de afwikkeling van het on line verwerven van een geldig vervoerbewijs. Het zou ook goed zijn te weten hoeveel tickets er in de afgelopen maanden verkocht werden via internet en of dit een progressieve trend vertoont.

09.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Tot vorig jaar was Banksys de payment provider, zoals dat genoemd wordt, voor internetbetalingen bij de NMBS. Banksys ondersteunde alleen Visa, Mastercard en Bancontact/Mister Cash. Deze laatste betaalmogelijkheid was enkel bruikbaar voor de weinige internauten die over de terminal C-ZAM/PC beschikten.

Onder meer om een ruimer aanbod betaalmiddelen aan te bieden is de NMBS overgeschakeld naar de betalingsprovider Ogone. Ogone ondersteunt de betaalmiddelen Visa, Eurocard, American Express, Diners Club en Aurora maar ook alle bestaande zogenaamde betaalknoppen, pay buttons, in België, namelijk ING Home Pay, KBC Online, CBC Online en Dexia Netbanking. Op dit ogenblik worden de betaalknoppen ING Home Pay, KBC Online en CBC Online aanvaard op de website van de NMBS. Sinds december 2004 onderhandelt de NMBS met de bank Dexia om ook Dexia Netbanking aan te bieden.

De overige Belgische banken, inclusief Fortis, bieden hun klanten geen betaalknop. Met uitzondering van Dexia biedt de NMBS dus alle bestaande Belgische betaalknoppen aan. De NMBS volgt ook de recente ontwikkelingen van een nieuwe Banksys-betaalknop die tot eind februari 2006 bij wijze van test al op de site van Fnac beschikbaar is. Deze nieuwe applicatie zal opnieuw toelaten om on line betalingen toe te laten aan de hand van Bancontact/Mister Cash-kaarten.

De internetverkoop van de NMBS is nog in volle progressie. Hij werd opgestart met een beperkt productengamma dat geleidelijk aan wordt uitgebreid. Tegenover vorig jaar is het aantal maandelijks verkochte vervoerbewijzen voor binnenlands verkeer al meer dan verdubbeld. Het aandeel in de verkoop is nog zeer beperkt, mede omdat een aantal van de topproducten van de NMBS, bijvoorbeeld de pass-formules, niet op internet beschikbaar is.

Specifiek en meer in detail antwoordend op uw vraag, wijs ik erop dat er de voorbije maanden voor het binnenlands verkeer 70.405 tickets

heureuse initiative mais un problème se pose lors du paiement par telebanking. Seuls KBC, CBC et ING supportent le système. Quelles mesures le secrétaire d'Etat a-t-il l'intention de prendre pour résoudre ce problème?

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

Au cours des derniers mois, 70.405 billets ont été vendus via internet en trafic intérieur et 174.876 en trafic international. Je peux transmettre les statistiques relatives aux six derniers mois à la commission. Pour le trafic intérieur, les chiffres concernant la période jusque janvier 2006 montrent une croissance exponentielle de 282% et, pour le trafic international, une croissance se situant entre 40 et 90%.

via internet werden verkocht. Voor het internationaal verkeer werden 174.876 tickets verkocht. Ik heb de statistieken van de voorbije zes maanden. Ik kan ze u overhandigen, indien u dat wenst.

In ieder geval, als we telkens vergelijken met de maand van het jaar ervoor, bijvoorbeeld augustus 2005 met augustus 2004 of januari 2006 met januari 2005, dan gaat het voor het binnenlands verkeer telkens om een stijgende groei. Tot januari 2006 is er een groei van 282%. Als we het zo bekijken, gaat het om een exponentiële groei. Uiteraard blijven het relatief kleine aantallen ten opzichte van de totale ticketverkoop op maandbasis.

Wat de internetverkoop in het internationaal verkeer betreft, gaat het telkens om een stijging van de groei tussen 40% en 90%. De voorbije maand was de groei 62,5%. De internetverkoop zit dus duidelijk in de lift. De groei ervan zal nog een verdere evolutie vertonen.

09.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor de toelichting.

U zegt zelf dat de internetverkoop vrij gunstig evolueert en dat er grote stijgingspercentages zijn. Dat is een bewijs of argument ten gunste van mijn pleidooi dat de consument op de internetverkoop wacht.

Wij spreken hier echter niet over de kleintjes. Als we moeten wachten op Dexia en op de mogelijkheden voor Fortis, dan betekent het dat wij wachten op de leidende bankiers in België. Het gaat hier dus over een heel grote groep en over een groot publiek dat nog cash betaalt voor zijn treinticket. Dat zijn lang niet altijd de mensen die niet over een creditkaart beschikken. Wij moeten dus iets extra doen voor deze groep.

Anno 2006 is het niet meer van deze tijd dat de grootste groep, namelijk de mensen met een rekening bij de Dexia- of Fortisgroep, geen ticket kunnen kopen via het pay buttonsysteem.

Ik zou er dus voor willen pleiten dat, op het ogenblik dat er een aanbesteding of een contractverlenging komt of er opnieuw simpelweg wordt gesproken tussen de NMBS en de dienstenaanbieder die de betaalmodaliteit of -module verzorgt, het pay buttonsysteem en de regeling ervan op heel korte termijn als minimumvoorwaarde in het contract worden opgenomen. Voor een overheidsbedrijf is het tegenover het publiek niet te verantwoorden, omdat er geen enkele technische reden is om deze mogelijkheid niet op te nemen in de betaalmodaliteiten van de NMBS. Dat is zeker niet het geval voor Dexia, dat al met een volledig homebankingsysteem werkt.

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

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

10 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les prestations de B-Cargo en 2005" (n° 10642)

10.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, deze vraag

10.01 Roel Deseyn (CD&V): B-

hangt nauw samen met mijn andere vraag over het presteren van de overheidsmanagers.

Wij zijn vanmiddag al op de situatie van B-Cargo gestoten in het kader van andere vragen. Ik heb toch wat problemen om de boodschappen van de staatssecretaris correct te interpreteren wanneer ik met vrij tegenstrijdige berichten word geconfronteerd.

Mijnheer de staatssecretaris, eind februari maakte B-Cargo nieuwe cijfers over zijn omzet bekend. Terwijl die omzet licht gestegen was, daalde de trafiek met 3,4%. B-Cargo zegt: er is een conjuncturele terugval in de staalsector. Wij kunnen daar begrip voor opbrengen. Maar die cijfers gaan lijnrecht in tegen wat uw voorganger, voormalig minister van Overheidsbedrijven Vande Lanotte, in de commissie vertelde. Op 13 oktober zei hij nog dat ondanks het dalend aantal contracten er meer trafiek gerealiseerd was in 2004 en 2005. Toen u bent aangetreden in november, hebt u op een vraag van collega De Padt in dezelfde zin als minister Vande Lanotte geantwoord. Toen werd gesteld dat er heel veel vertrouwen was in de vrijwaring van B-Cargo en van haar positie op de markt.

Daarom heb ik de volgende vragen. Kunt u wat duiding geven bij de cijfers over de vervoerde goederen in 2005? Zijn het er nu meer of minder dan in 2004?

Welke strategie zal B-Cargo uitwerken om de negatieve evolutie om te buigen in de komende jaren?

In welke mate zal B-Cargo nog kunnen steunen op de overheid? U hebt zelf gezegd: ik zou mij er eigenlijk gemakkelijk vanaf kunnen maken: het is de politiek van B-Cargo en veel overheidssteun is daar niet bij nodig. Mijnheer de staatssecretaris, wat u vanmiddag hebt verteld, geeft mij toch een beetje een gevoel van ontgoocheling, omdat in een globale mobiliteitsvisie precies dat goederenverkeer via het spoor een essentiële factor is. En dan zeggen dat de overheid niet echt veel aan sturing kan doen! Ik meen dat men heel wat gunstiger voorwaarden kan creëren, zonder daar direct geld in te injecteren. Het mee opnemen in en het afstemmen op andere vervoersmodi, het investeren in multimodaal vervoer, daar smeekt de sector eigenlijk om.

Bij uitbreiding – en het grote publiek legt niet altijd de link – ligt daar de sleutel voor een sterke ontlasting van het vervoer via de weg. Er kunnen alternatieven gecreëerd worden. Er zijn ook ecologische en andere motieven, waar u wellicht niet ongevoelig voor bent. Dat is dan, bij uitbreiding, het verhaal van B-Cargo.

Wat er de jongste maanden over de cijfers wordt verteld, is toch op zijn minst niet eenduidig te noemen. Het zou goed zijn daar uw licht over te laten schijnen.

10.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer Deseyn, ik blijf erbij dat dat niet tot mijn directe politieke verantwoordelijkheid behoort. Ik heb u dat omstandig uitgelegd daarnet.

Wat de diverse andere verkeersmodi betreft, zijn er ook andere politieke verantwoordelijken. Ik verwijs bijvoorbeeld, onder meer, naar minister Peeters van de Vlaamse regering en naar minister-president

Cargo a annoncé fin février que le chiffre d'affaires s'était inscrit en légère hausse mais que les trafics avaient baissé de 3,4%. Cette tendance est diamétralement opposée à celle qu'avait décrit le ministre Vande Lanotte à l'époque en commission.

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

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

10.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: J'ai déjà expliqué en détails que cette matière ne relevait pas de ma responsabilité politique. Je vous renvoie pour cela à MM. Peeters et Leterme, du gouvernement flamand. Ma tâche

Leterme van de Vlaamse regering, die inzake de ontsluiting van de haven van Antwerpen ook verantwoordelijkheid draagt. Bovenop mijn opdracht, die erin bestaat ervoor te zorgen dat de activiteiten die de NMBS Groep ontwikkelt en die niet tot de openbare dienstverlening behoren, niet verlieslatend zijn, opdat de openbare dienstverlening niet in het gedrang zou komen, neem ik – dit heb ik daarnet aangeduid – tal van maatregelen om B-Cargo te steunen.

U preekt op dit ogenblik voor de verkeerde parochie, als ik het zo mag formuleren. Ik ben niet zo goed in kerkelijke spreekwoorden.

Wat ik wel wil aanduiden, is dat het productiecijfer van B-Cargo voor 2005, 58,4 miljoen ton bedraagt. Dat is 3,4 procent onder het resultaat van 2004. Het resultaat werd gekenmerkt door een stijging van het containervervoer en een daling van het vervoer van staal. Die zijn beide in lijn met wat we nu kennen in de Belgische economie. Er zijn meer containers in de haven en er is minder staalproductie. Dan is het logisch dat het vervoer ervan op dezelfde manier evolueert.

Het goederenvervoer per spoor is een commercieel en niet-gesubsidieerd vak. Het beantwoordt dus aan de regels van de vrije markt. Het is niet opportuun om de marktprognoses die B-Cargo vandaag heeft, openbaar en kenbaar te maken vanwege de concurrentiepositie waarin zij zich bevindt. Deze prognoses zijn uiteraard in detail meegedeeld aan de beheersorganen van de NMBS, maar ze zijn als dusdanig niet voor publicatie beschikbaar, om de redenen die ik u heb aangegeven. Ik hoop dat u op die manier mijn antwoord voldoende aanvaardbaar acht.

10.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het is alleszins een belangrijke nuance die wordt aangebracht bij de berichten over 2004 en 2005, zoals die hier enkele maanden geleden werden vertolkt.

U spreekt over uw collega's Peeters en Leterme. Wij moeten ons hier beperken tot het federaal niveau, terwijl heel wat te bepleiten valt bij uw collega Landuyt als het gaat over de certificering en de machtiging om op buitenlandse netten te rijden, wetende dat de liberalisering voor het internationaal goederenverkeer bestaat en dat wij daar eigenlijk steeds meer in de verdrukking komen te staan omdat er allerminst een systeem is van reciprociteit en onze ambitie als spoorgroep iets te laag ligt.

Als u zegt dat het volledig een zaak van het NMBS-beleid is, denk ik dat men een beetje voorbijgaat aan bepaalde belangrijke opties die enorme maatschappelijke repercussies hebben. Ik heb dat vroeger ook al aangekaart, in diverse vergaderingen en bij de bespreking van de beleidsnota's, ter uwer aanzien en ten aanzien van uw collega Landuyt. Er moet absoluut een tandje worden bij gestoken voor het goederentransport omdat het daar eigenlijk niet de goede kant opgaat, zeker niet wat de werkgelegenheid en de opdrachten betreft.

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

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

consiste à veiller à ce que les activités supplémentaires du groupe SNCB ne soient pas déficitaires et partant, à ce qu'elles ne mettent pas en danger les missions de service public de l'entreprise. À cet égard, je mets en place de nombreuses mesures destinées à soutenir B-Cargo.

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

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

10.03 Roel Deseyn (CD&V): Le secrétaire d'Etat a cité les ministres Leterme et Peeters mais j'estime que le ministre Landuyt doit lui aussi jouer son rôle en matière de certification et d'habilitation, deux exigences auxquelles tout transporteur doit satisfaire pour circuler sur des réseaux étrangers. Il est impératif de promouvoir le transport de marchandises par rail car ce secteur évolue mal tant en ce qui concerne l'emploi que pour ce qui regarde le carnet de commandes.

11 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "un manque de conducteurs de train wallons" (n° 10667)

11.01 Roel Deseyn (CD&V): Dat sluit eigenlijk goed aan bij mijn vorige vraag. Ik wil meteen de link leggen naar het goederenverkeer.

U weet misschien dat ik actief bezig ben met het dossier over het depot van Kortrijk om te zien hoe de werklustverdeling bij de NMBS is tussen de Vlaamse en Waalse depots. In Kortrijk heeft men enorme problemen: een gebrek aan orders, men vreest voor tewerkstelling, mensen staan er de facto op non-actief.

Afgelopen weekend hoor ik plots de Waalse minister Marcourt een opmerkelijk plan uit de doeken doen. Hij spreekt over iets wat een federale materie is, daarom breng ik het hier ten berde. Hij zegt dat er een tekort is aan Vlaamse treinbestuurders. Dat kan volgens hem opgelost worden door de vaste verdeelsleutel tussen het aantal Nederlandstaligen en Franstaligen op te heffen.

Ik weet dat u niet verantwoordelijk bent voor die uitspraken. Maar u kan opheldering geven over het waarheidsgehalte van dergelijke zaken. Vandaar, ten informatieve titel, is het waar wat er daar wordt beweerd? Wat ik dagdagelijks zie op het terrein, geeft een tegenovergesteld beeld. Men heeft absoluut geen bestuurders te veel, velen vrezen dat ze in overtal zijn zeker in de goederenafdeling.

Hoeveel Vlaamse en Waalse treinbestuurders heeft de NMBS respectievelijk in dienst? Is er effectief een tekort? Wordt dat door de NMBS onderkend voor wat de Vlaamse kant betreft? Is er een overtal aan Waalse kant? Bent u als federaal staatssecretaris bereid om mee die suggestie van het opheffen van de vaste verdeelsleutel te ondersteunen? Dat belangt ons hier zeker aan. Bent u bereid om die Vlaamse vacatures te laten invullen door tweetalige Franstaligen?

Ik vraag me ook af hoe die uitspraken te rijmen zijn met de acties van treinbestuurders en vakbonden. Zo voerden de mensen in het depot van Kortrijk onlangs nog actie omdat ze te weinig werk hebben om hun schema's te vullen en vrezen voor afdankingen.

11.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De NMBS stelt momenteel 1.952 Nederlandstalige en 1.780 Franstalige treinbestuurders tewerk. Dat is 52,3% tegenover 47,7%. Bij het bepalen van de tekorten moet een onderscheid worden gemaakt tussen operationele tekorten en tekorten op langere termijn. De tekorten op langere termijn zijn bepalend voor het aantal aan te werven treinbestuurders. De opleiding van een treinbestuurder duurt minimum 18 maanden. Deze tekorten situeren zich zowel in het Franstalige als in het Nederlandstalige landsgedeelte. Er is momenteel een aanwervingsprocedure lopende voor de aanwerving van zowel Nederlandstaligen als Franstaligen.

De personeelsbehoeften in de depots waar de treinbestuurders aan verbonden zijn, worden niet vastgesteld in functie van een verdeelsleutel, maar in functie van een transportplan. De behoeften worden verdeeld over de depots opdat het transportplan kan worden uitgevoerd met een optimale inzet van de personeelsmiddelen. Het opvullen van een vacature in een bepaald landsgedeelte moet

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

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

11.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: L'effectif de la SNCB comporte 1.952 conducteurs de train néerlandophones et 1.780 francophones. À long terme, des pénuries sont à prévoir dans les deux parties du pays et une procédure de recrutement de conducteurs de train néerlandophones et francophones est en cours.

Les besoins en personnel dans les dépôts desquels dépendent les conducteurs de train sont fixés sur la base d'un plan de transport. L'attribution d'un poste vacant dans une région du pays est

volgens de taalwetgeving gebeuren door iemand die de taal kent.

Deze wordt vastgelegd op basis van de taal van het toelatingsexamen, die dan weer wordt bepaald door de taal van het diploma van de kandidaat-treinbestuurder dat toegang geeft tot het examen. Tot op heden zie ik geen reden om hieraan iets te wijzigen. Gericht zoeken naar kandidaten voor vacatures lijkt mij de boodschap te zijn als er een tekort aan kandidaten zou zijn. Dit gericht zoeken, geldt ook voor vrouwelijke en allochtone kandidaten voor specifieke functies.

Wat de geprogrammeerde werkbelasting betreft, is Kortrijk een van de weinige depots waar de afgelopen jaren geen verminderingen zijn geweest. Het probleem is dat Kortrijk tussenkomt in de internationale goederentreinen tussen België en Frankrijk. Heel wat van deze treinen worden regelmatig afgeschaft hoewel ze als rijdend geprogrammeerd staan. De oorzaak hiervan is enerzijds te wijten aan het feit dat sommige klanten meer bestellen dan werkelijk nodig is en anderzijds het feit dat het zeer moeilijk is om terzake concrete afspraken te maken met de SNCF Fret. Dat is de aanleiding voor bepaalde bezorgdheden.

11.03 Roel Deseyn (CD&V): Ik onthoud vooral dat er niet met een echte verdeelsleutel wordt gewerkt, wel met transportplannen. Het komt erop aan ook die billijk te verdelen. Er is de laatste tijd nogal wat getouwtrek tussen depots in de grensstreek. Ik stel ook vragen bij de gehanteerde criteria. Ik heb u hierover reeds eerder geïnterpelleerd.

Het is op dat vlak goed om te beseffen dat uw informatie mijn vermoeden enigszins bevestigt. Dit is op korte termijn geen legitieme vraag en het is ook een gevaarlijke vraag voor de economie in het algemeen en de Vlaamse economie in het bijzonder. Ik hoor dat uw Waalse collega's herzieningen bepleiten van het dubbelbelastingsverdrag om op die manier een stukje van de Vlaamse economie te ondermijnen. Zonder grensarbeid kan die Vlaamse economie immers niet overleven.

Ik vind het nogal gemakkelijk dat het federale niveau wordt gebruikt om een aantal zaken te switchen die een Gewest ten goede moeten komen zonder dat dit de regio of het land ten goede komt. Dit is dan ook een algemene waarschuwing en bezorgdheid. Laat ons alstublieft niet meestappen in die gevaarlijke retoriek van de heer Marcourt want ik denk niet dat daar iemand beter zal van worden.

De **voorzitter**: U wilt daaraan nog iets toevoegen?

11.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Nee, het gaat niet over deze specifieke vraag. Het betreft veeleer een procedurele aangelegenheid.

De **voorzitter**: Conform de procedure zal ik eerst het incident sluiten.

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

U hebt nu het woord.

11.05 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Twee vergaderingen

effectuée sur la base du diplôme du candidat conducteur de train. Je ne vois aucune raison d'y apporter des modifications. Le recrutement des candidats doit être ciblé, notamment parmi les femmes et les allochtones.

Courtrai constitue l'un des seuls dépôts où la charge de travail programmée n'a pas diminué au cours des dernières années. Le problème réside toutefois dans le fait que des trains de marchandise internationaux sont régulièrement supprimés, mais sont en revanche inclus dans la charge de travail. Cette situation a été à l'origine de certaines inquiétudes.

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

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

geleden was er een beetje ongenoegen over het feit dat ik niet op voorhand had aangekondigd wat mijn agenda toeliet voor de rest van de dag. Sindsdien werd de afspraak gemaakt dat ik in ieder geval bij het begin van de vergadering zou aanduiden wanneer ik ongeveer moet vertrekken. Ik heb dat vanmiddag gedaan. Ik heb gezegd dat ik ongeveer om 16.15 uur moest vertrekken. Het is nu 16.30 uur. Ik wil nog een vraag behandelen, om te vermijden dat ik in een grandioos probleem met mevrouw Vautmans terechtkom, wat ik uiteraard niet wens.

De **voorzitter**: Hij doet het voor u, mevrouw Vautmans.

11.06 Hilde Vautmans (VLD): Het is vandaag internationale vrouwendag.

11.07 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Zelfs zonder een internationale vrouwendag wil ik dat nog doen. Het probleem is dat er daarna natuurlijk nog een vraag is die wel eens een zeer lange vraag met een zeer lang antwoord zou kunnen zijn.

11.08 Roel Deseyn (CD&V): Ik heb nog een vraag die vóór de vraag van mevrouw Vautmans komt.

Het zou goed zijn om, zodra de staatssecretaris zijn agenda kent, dit mee in de agenda van de Kamer op te nemen.

De **voorzitter**: Ik kan u niet gijzelen, mijnheer de staatssecretaris.

11.09 Hilde Vautmans (VLD): Ik kan alleen maar betreuren dat ik vanmiddag als bloempot heb gefungeerd.

11.10 Roel Deseyn (CD&V): Ik heb gelukkig weinig dergelijk assertieve bloempotten in mijn tuin.

De **voorzitter**: Wij kunnen zoiets niet in de agenda zetten, dat is nog nooit gebeurd.

11.11 Roel Deseyn (CD&V): Het leidt echter wel tot gênante situaties, zoals collega Vautmans zei. Men stuurt beter vooraf een mailtje, zodat men kan zien dat een vraag niet meer aan bod zal komen. Het hoeft niet in de agenda.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

12.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het gaat over de bekendmaking van de lonen van enkele overheidsmanagers. Ik ondersteun de transparantie grotendeels, maar ik wil wel een aantal nuances aanbrengen in het discours dat u hebt gevoerd. Vooral de manier waarop is een beetje onbegrijpelijk. Verschillende overheidsbedrijven zullen die cijfers immers sowieso bekendmaken in

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

hun volgend jaarverslag. U wou dat vroeger doen. Daar zijn ook redenen voor te vinden.

Ondertussen is ook gebleken hoe u die transparantie hebt georganiseerd. In het krokusverlof, een medialuwe periode, kreeg u natuurlijk heel wat aandacht van de pers. Daarmee is op zich niets verkeerd, maar u zou dit hebben gedaan omdat er een parlementaire vraag moest worden beantwoord die al maanden lag te wachten op uw kabinet. Het lijkt dus meer op het wegwerken van een achterstand dat wordt omgevormd in een voor u interessant moment.

Uw kabinet heeft ook alle redacties gebeld om hen op de hoogte te brengen dat er groot nieuws zou volgen. Dan kon u natuurlijk een rits journalisten afzonderlijk ontvangen omdat het om iets exclusiefs zou gaan. Deze werkwijzen zijn op zich niet laakbaar. U weet immers zeer goed dat de onderhandelingen over de lonen zeer discreet werden onderhandeld. Nu lijkt het een beetje tot een lichte of iets zwaardere frictie te komen omwille van het opvijzelen van een zekere populariteit. Die frictie met de hoogste ambtenaren, met de publieke managers kan niet altijd even productief zijn voor de motivatie van de personeelsleden. Dat is gebaseerd op objectieve feiten. Luister bijvoorbeeld naar wat de postmannen in Staden en in andere gemeenten daarover denken. Het is ook een dolk in de rug van managers die de sluiting van postkantoren verkocht moesten krijgen.

Bovendien horen wij langs alle kanten dat er wat hapert met de cijfers die worden vrijgegeven. Ik weet natuurlijk niet wie ik mag geloven. Ik heb daar ook geen inzicht in. Die aangekondigde transparantie is voor mij allerm minst transparant. Als ik onder andere de heer Descheemaeker hoor, die zegt dat hij 10 cijfers leest, maar er geen enkel van kent, dan vraag ik mij wat er nu eigenlijk werd gezegd. Waarom repliceert men daarop op een dergelijke vreemde wijze?

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb hierover een aantal vragen. Waarom op het laatste moment, zonder de betrokken managers over de bedoelingen van het opvragen van die cijfers in te lichten? Hoeveel tijd is daartussen verlopen? Als wij de managers en hoge ambtenaren daarover horen, zeggen zij dat zij geen weet hadden van het doel van de informatie die het kabinet van de staatssecretaris nodig had.

U wenste ook dat hierover een publiek debat zou ontstaan. Belangrijk is dan ook dat er ankerpunten en referenties zouden worden meegegeven, zeker met uw ervaring van een privé-carrière. Dat was niet het geval in deze communicatie. Wat zouden dergelijke managers die zo'n grote verantwoordelijkheid dragen in een analoog bedrijf in een privé-bedrijf verdienen? Dat zou meteen al de setting van het vrijgeven van de cijfers aanvaardbaarder hebben gemaakt voor een publiek en politiek debat.

Als het dan gaat over de bepaling van de verloning van de betrokken overheidsmanagers, men kan grote lonen laakbaar vinden of niet, maar ik denk dat de regering en de verantwoordelijke politici minstens de moed zouden moeten hebben om verduidelijking te geven over hoe de loonvoorwaarden tot stand zijn gekomen.

Het gaat niet op alleen het bedrag dat zij verdienen te vermelden zonder erbij te zeggen op welke manier die sommen zijn bepaald en vastgelegd. Dit deel van de communicatie ontbreekt mijns inziens. Ik

le secrétaire d'État a communiqué ces données.

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

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

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

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

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

hoop en doe een oproep om het volledige plaatje mee te geven indien u hierover in de toekomst nog mocht communiceren.

Mijnheer de staatssecretaris, doet u nog een stap verder en zult u de individuele lonen van de mensen van de raad van bestuur bekendmaken? Zult u dit doen voor alle overheidsbedrijven? U hebt de kritiek kunnen lezen dat over bepaalde benoemingen die door u werden verzorgd, onder meer bij Delcredere niet werd gecommuniceerd. U kunt dit tegenspreken. Waarom werden ze niet opgenomen in de overzichten die de verschillende media ons hebben gegeven. Bij het hoe en het waarom van de communicatie zou het goed zijn, mijnheer de staatssecretaris, ook bij dit punt even te blijven stilstaan.

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

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

12.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, u zult ongetwijfeld weten dat het jaarverslag van 2004 van Belgacom vermeldt dat zij de code corporate governance voor beursgenoteerde bedrijven terzake zouden toepassen. U weet dat die code een comply or explain keuze heeft. Ik heb Belgacom er steeds op gewezen dat voor mij, zeker aangaande de verloning van de CEO, moest worden gekozen voor comply en niet voor explain. Ik bedoel daarmee dat er moet worden gekozen voor de bekendmaking en niet voor een uitleg waarom er geen bekendmaking komt.

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

Naar aanleiding van een vergadering tussen de voorzitters van de autonome overheidsbedrijven die de verantwoordelijkheid inzake jaarverslag dragen, heeft de voorzitter van De Post mij op 9 februari gevraagd of ik deze bekendmaking ook wens van de CEO's van de andere autonome overheidsbedrijven. Zij meldde dat haar eigen gedelegeerd bestuurder hiertegen geen bezwaar had. Ik herhaal de datum: 9 februari.

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

De voorzitter van de NMBS-holding, de heer Fontinoy, heeft voorgesteld om de communicatie van de verloning van alle gedelegeerd bestuurders gezamenlijk te doen. Ik ben daar op ingegaan met de melding dat de correcte beantwoording van de vraag van mevrouw Roppe deze gegevens zou vereisen alsook daartoe een goed moment zou zijn. Alle betrokken voorzitters en/of hun secretaris-generaal zijn de week voor de bekendmaking op de hoogte gebracht dat de elementen van de verloning daarvoor aan mij moesten worden bezorgd.

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

In verband met de bedragen kan ik u het volgende meedelen. Ik zal straks in detail uitleggen waar het over gaat, maar voor Belgacom is het brutobedrag 2.038.179, voor De Post 819.300, voor de NMBS-holding – waar we nog een toevoeging aan doen – 383.960, voor de NMBS-vervoersmaatschappij 488.552, voor Infrabel 414.419, voor de Nationale Loterij 328.634, voor de Nationale Delcrederedienst 295.876, voor de Federale Investeringsmaatschappij 180.912 en voor de Federale Participatiemaatschappij 383.216 euro.

Naast het vermelde bedrag van remuneratie en andere voordelen, inclusief de sociale zekerheidsbijdragen van werkgevers, dat in 2005 rechtstreeks of onrechtstreeks werd uitbetaald aan de gedelegeerd bestuurder van Belgacom, is aan hem eveneens een aandelengerelateerde vergoeding toegekend ter waarde van 394.911 euro. Dat zijn opties op de aandelen Belgacom en dat is ook gemeld geweest.

Ten aanzien van de gedelegeerd bestuurders van de NMBS-holding, de NMBS-vervoersmaatschappij en Infrabel dient te worden opgemerkt dat over hun beheerspremie voor de prestaties van 2005 – de eerste die aan hen wordt toegekend in hun huidige functie – slechts zal worden besloten in 2006. Die beheersvergoeding bedraagt maximaal 25% van de verloning. Bij de andere bedrijven is die variabele verloning meegerekend.

Verder dient te worden aangegeven dat de gedelegeerd bestuurder van de NMBS-holding slechts in dienst is vanaf 1 februari 2005. In 2005 heeft hij geen vakantie gehad en enkel een voorschot op de jaarpremie ontvangen. Vandaar dat er inderdaad confusie is ontstaan in de berichtgeving.

Ten slotte dient te worden opgemerkt dat al de bedragen die ik u heb gegeven de loonkost voor de betrokken bedrijven vermelden, met inbegrip van de patronale lasten inzake sociale zekerheid. Soms worden cijfers weergegeven zonder die patronale lasten. Dat geeft bijvoorbeeld voor de drie entiteiten van de NMBS volgende brutoverloning. Voor de holding 285.073,05 euro, voor de NMBS-vervoersmaatschappij 369.818,88 euro en voor Infrabel 327.670,12 euro. Nogmaals: opnieuw dient er rekening mee te worden gehouden dat er elf twaalfden zijn voor een van de drie.

Uit de recente studie van Towers Perrin, zoals weergegeven in Trends en in De Tijd van 23 februari jongstleden, blijkt dat het brutobezoldigingspakket van de topmanagers in een Belgisch bedrijf gemiddeld 762.953 euro bedraagt. Met uitzondering van de verloning van de gedelegeerd bestuurder van Belgacom, ligt de verloning van de gedelegeerd bestuurders van de vermelde overheidsbedrijven rond of onder – soms zelfs veel onder – dat gemiddelde. De verloning van de gedelegeerd bestuurder van Belgacom ligt rond het bekend gemaakte pakket van de topmanager van Fortis en – sinds gisteren – van KPN, die een sectorgenoot is van Belgacom.

Uit een externe benchmark, uitgevoerd ten tijde van de aanwerving van de gedelegeerd bestuurder van Belgacom - dat was zelfs niet ten tijde van mijn voorganger, maar ten tijde van diens voorganger - blijkt dat de totale rechtstreekse vergoeding - dat is dus de basiswedde, plus de bonus, plus de aandelengerelateerde vergoeding - zich situeert tussen de mediaan en het bovenste kwart van de markt.

Ik oordeel dat het openbaar karakter van de overheidsbedrijven een factor is die in rekening kan worden gebracht bij de vastlegging van de verloning van de gedelegeerd bestuurder. Er moet evenwel opgemerkt worden dat, indien de overheid voor haar bedrijven topmanagers wil aantrekken, de vergoeding in verhouding moet zijn met hetgeen op de markt wordt betaald, te meer daar het gaat om een, weliswaar verlengbaar, contract met een vaste duur van zes jaar.

Le montant brut est de 2.038.179 pour Belgacom, de 819.300 pour La Poste, de 383.960 pour la holding SNCB, pour laquelle il y aura encore un ajout, de 488.552 pour la SNCB-société de transport, de 414.419 pour Infrabel, de 328.634 pour la Loterie Nationale, de 295.876 pour l'Office national du Ducroire, de 180.912 pour la Société fédérale d'investissement et de 383.216 pour la Société fédérale de Participation. Une indemnité liée aux actions de 394.911 a également été octroyée à l'administrateur délégué de Belgacom. Les primes de gestion pour les prestations de 2005 des administrateurs délégués de la holding SNCB, de la société de transport SNCB et d'Infrabel ne fera l'objet d'une décision que dans le courant de 2006. Cette indemnité n'excédera pas 25% de la rémunération. Pour les autres entreprises, il a été tenu compte de la rémunération variable des administrateurs. L'administrateur délégué de la SNCB n'est en service que depuis le 1^{er} février 2005, il n'a pas pris de vacances en 2005 et il n'a perçu qu'une avance sur sa prime annuelle. Les montants que j'ai mentionnés comprennent les coûts salariaux pour les entreprises concernées, charges patronales incluses. Il ressort d'une étude que le paquet des rémunérations brutes des hauts dirigeants des entreprises belges se monte en moyenne à 762.953 euros.

Le caractère public des entreprises publiques est un facteur qui peut-être pris en considération pour déterminer le traitement de l'administrateur délégué. Si les pouvoirs publics veulent doter leurs entreprises de top managers, la rémunération de ces derniers doit être comparable à ce que l'on paie sur le marché, d'autant qu'il s'agit de contrats de six ans, certes renouvelables. La rémunération des administrateurs

De bezoldiging van de gedelegeerd bestuurder van Belgacom, De Post, de NMBS-holding, de NMBS en Infrabel wordt overeenkomstig de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven geregeld in een bijzondere overeenkomst tussen de gedelegeerd bestuurder en de betrokken vennootschap. Bij de onderhandeling over die overeenkomst wordt de vennootschap vertegenwoordigd door de niet-uitvoerende bestuurders. Het benoemings- en bezoldigingscomité wordt hierbij betrokken overeenkomstig artikel 17 § 4 van de wet.

Eenzelfde regeling geldt overigens voor de Nationale Loterij op grond van artikel 11 § 2 van de wet van 19 april 2002 tot rationalisering van de werking en het beheer van de Nationale Loterij.

De vergoeding van de gedelegeerd bestuurders van de Federale Participatiemaatschappij en de Federale Investeringsmaatschappij wordt vastgelegd door de raad van bestuur.

De leden van de raad van bestuur worden allen benoemd bij koninklijk besluit, behalve bij Belgacom en De Post, waar de helft, respectievelijk vier op tien bestuurders wordt aangesteld door andere aandeelhouders. Met andere woorden, het is aan de leden van de raad van bestuur, aan de niet-uitvoerende bestuurders, om daar de discussies aan te gaan en tot een consensus te komen.

Ik kom tot uw andere vragen. Zoals vermeld is de bekendmaking van de verloning van de gedelegeerd bestuurders vertrokken vanuit de toepassing van de code corporate governance. Die voorziet niet in de individuele bekendmaking van de verloning van de andere bestuurders en managers. U weet evenwel dat ik voorstander ben van transparantie. Ik vraag de overheidsbedrijven dus of ze ook terzake hun voorbeeldrol willen opnemen.

Ten slotte is er nog de vraag over de dienst Delcredere, dat u uit een bepaald krantenartikel hebt opgevist. Daar gaat het niet om de voorzitter van de dienst Delcredere. Het gaat daar ook niet over de CEO van de dienst Delcredere. Het gaat over een bestuurder van de dienst Delcredere. Als dusdanig werd die niet in het lijstje opgenomen, omdat wij ons in onze communicatie hebben beperkt tot de drie grote overheidsbedrijven.

12.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het zou goed zijn te kijken wie er in de raden van bestuur zitting heeft namens de overheid en volgens welke voorwaarden. Men wenst een publiek debat op gang te brengen, eenvoudig om een aantal feiten op een rijtje te zetten met betrekking tot drie overheidsbedrijven. Er wordt echter geen aanzet gegeven door een eerste appreciatie of interpretatie, zoals u bijvoorbeeld wel vanmiddag doet. U hebt immers gezegd dat het om bepaalde redenen belangrijk is personeel te kunnen aantrekken. U hebt daarvoor een voldoende verloning nodig die compatibel is met de privé-markt om de besten te kunnen hebben in de overheidsbedrijven. Dat is al een stukje duiding van die cijfers. Nu wordt het echter losgelaten zonder veel interpretatie of appreciatie.

De managers geven ook niet echt het gevoel geconsulteerd geweest te zijn. Het leek voor een stuk populistisch, hoewel het belangrijk is die transparantie te organiseren en uit te breiden. Zoals het is

délégués de Belgacom, de La Poste, du holding SNCB, de la SNCB et d'Infrabel est réglée conformément à la loi du 21 mars 1991. A la Loterie Nationale, c'est le régime défini par la loi du 19 avril 2002 qui est d'application. Le conseil d'administration fixe la rémunération des administrateurs délégués de la Société fédérale de participation et de la Société fédérale d'investissement. Les membres du conseil d'administration sont nommés par arrêté royal. Chez Belgacom et à La Poste, la moitié ou quatre sur dix des administrateurs sont désignés par d'autres actionnaires. La publication des rémunérations est inspirée du code de "corporate governance" qui ne prévoit pas la publication individuelle pour les autres administrateurs et managers. Je demanderais toutefois que les entreprises publiques jouent le rôle d'exemple qui doit être le leur. A l'Office du ducroire, il s'agit d'un administrateur, pas du président ni du CEO. Celui-ci ne figure pas sur la liste parce que nous nous sommes limités à trois grandes entreprises publiques.

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

gebeurd en in de pers is verschenen...

12.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer Deseyn, u houdt geen rekening met mijn antwoord. U stelt mij een vraag en ik geef u een antwoord. In uw repliek houdt u zich alleen aan wat u in de pers hebt gelezen. Waarom moeten wij dan nog antwoorden?

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

12.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik zeg duidelijk dat het aanvankelijk zo leek. Vanmiddag gaf u wel wat appreciatie of duiding. Dat is meteen ook een appreciatie van uw antwoord. Het is jammer voor de managers en het grote publiek dat u bij aanvang ook niet hebt gemeld waarom de cijfers bij aanvang werden opgevraagd en ook waarom het belangrijk is bepaalde lonen vanuit de overheid in te bouwen, zodat bepaalde zaken kunnen worden beheerd en overheidsbedrijven goed kunnen worden gemanaged.

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

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

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

13 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la ligne de chemin de fer Hasselt-Maastricht" (n° 10702)

13.01 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, Limburg heeft een heel mager spoorweginet met een relatief beperkt aanbod aan treindiensten. Het treinaanbod is voornamelijk gericht op pendelaars richting Brussel en Antwerpen. Binnen de provincie bestaat er eigenlijk geen verbinding met het Maasland en Noord-Limburg. Er rijden evenmin treinen naar Nederland.

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

De provinciehoofdstad Hasselt ligt op het kruispunt van spoor- en buslijnen en zou eigenlijk de hoofdknoop moeten worden van een netwerk.

Er is al jaren onduidelijkheid over de reactivering van lijn 20 Hasselt-Maastricht. Ik denk dat de voorbije twintig jaren heel veel studies zijn gevoerd en uiteenzettingen zijn gehouden, ook in het Vlaams Parlement, over de mogelijke reactivering van die spoorlijn.

Le chef-lieu de la province, Hasselt, serait appelé à devenir le nœud central d'un réseau. La réactivation de la ligne ferroviaire Hasselt-Maastricht fait l'objet de discussions depuis plusieurs années déjà. Selon le rapport de

Het "Stimuli-rapport" van 2003, u waarschijnlijk bekend, geeft aan dat vanuit vervoerkundige argumentatie de heropening van die lijn 20 niet

geadviseerd kan worden. Er wordt in die studie echter geen rekening gehouden – dat vind ik toch wel een heel belangrijk punt – met de ontwikkeling van de transnationale universiteit Limburg, de TUL. In die studie wordt er zelfs beweerd dat er niemand van Hasselt in Nederland zou werken.

(Het geluid van een GSM weerklinkt)
(Une sonnerie de GSM retentit)

2003 relatif aux incitants, une réouverture éventuelle n'est pas opportune du point de vue du transport. Cette étude ne tient toutefois pas compte, par exemple, du développement de l'université transnationale Limburg ("Transnationale Universiteit Limburg" ou TUL).

De **voorzitter**: Mijn excuses.

13.02 Hilde Vautmans (VLD): Geen probleem, maar ik wacht even tot het signaal gedaan is.

De **voorzitter**: Ik hoop dat het nu gedaan is.

13.03 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, in het concept Regionet Limburg van mei 2004 wordt gesteld: "Een regiotrein tussen Hasselt en Maastricht is van strategisch belang voor beide provinciehoofdsteden omwille van de uitbouw van de TUL, de toeristische en economische aantrekkingskracht van Hasselt en Maastricht, het woon- en werkverkeer tussen beide Limburgen en de aansluiting op het euregionaal openbaar vervoer in Zuid-Limburg en rond Aken. De reistijden kunnen dan meer dan gehalveerd worden."

Mijnheer de staatssecretaris, ik ben sinds een aantal weken inwoner van Hasselt en ik kan vaststellen, wanneer ik een beetje studeer over mijn nieuwe stad, dat de grootste groep buitenlanders die in Hasselt woont, Nederlanders zijn. Ik kan me dus niet inbeelden dat een treinverbinding tussen Hasselt en Maastricht niet zou opbrengen. Ik heb daarover natuurlijk geen cijfers, en daar dienen andere middelen voor dan parlementaire vragen. Maar ik denk, als u terugvalt op een studie die geen rekening houdt met de recente ontwikkelingen die toch wel heel belangrijk zijn voor Limburg, namelijk de TUL, dat ik me daarbij toch wel vragen durf stellen.

Ten eerste, zijn de resultaten van de studie die eind 2005 zou worden bekendgemaakt aangaande de as Hasselt-Maastricht reeds bekend? Collega Van der Auwera, die normaal gezien vandaag met een vraag bij mij zou aansluiten, zal het antwoord in het verslag lezen. Zijn die resultaten bekend? Op een vraag die in oktober gesteld werd, antwoordde u dat u hoopte binnen de drie maanden iets te kunnen laten weten.

Ten tweede, is de minister voorstander van de heropening van die as Hasselt-Maastricht?

Ten derde, zal de spoorlijn 20 worden heropend? Waarom wel of waarom niet?

Mijnheer de staatssecretaris, even voor een goed begrip. Een stuk van die spoorweglijn is momenteel nog in dienst. Het stuk tussen Hasselt en Beverst is eigenlijk volledig in gebruik. Enkel het stuk Beverst-Maastricht is niet in gebruik en eigenlijk dan nog een stukje daartussen want ook het laatste stuk is ook nog in gebruik, zij het dan beperkt. De kosten om dit alles te reactiveren, zullen waarschijnlijk aanzienlijk zijn. Ik weet niet of u daarover cijfers heeft. Ik ken die

13.03 Hilde Vautmans (VLD): En outre, de nombreux Néerlandais résident à Hasselt.

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

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

spoorlijn tamelijk goed. Ik denk dat er een heel stuk begroeid is waardoor het moeilijk bruikbaar zal zijn tenzij eraan wordt gewerkt. Misschien kunt u hierover enige duiding geven want enkel zeggen dat ze al dan niet wordt heropend, lijkt mij niet genoeg. Cijfers kunnen volgens mij veel verduidelijken.

13.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, naar aanleiding van artikel 31 van het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS-groep heeft de NMBS in samenwerking met Infrabel een rapport opgesteld in verband met het grensoverschrijdend reizigersvervoer met treinen van gewone dienst. De verbinding Hasselt-Maastricht was een van de onderzochte opties.

De NMBS vertrok in het specifieke geval Hasselt-Maastricht van de resultaten van de door u aangehaalde officiële en onafhankelijke "Stimuli-studie" inzake reizigersprognoses en voorgestelde beurtregeling. Ik vrees dat ik niet zo'n positief nieuws heb over het besluit van deze studie. De studie besluit dat door het geringe potentieel, de hoge investeringskosten en het aanzienlijke te verwachten exploitatietekort noch de NMBS noch de Nederlandse Spoorwegen – ik wil dat benadrukken – geïnteresseerd zijn in het organiseren van een treindienst tussen Hasselt en Maastricht.

Ik wil u de cijfers geven. De kosten worden geraamd op 4,84 miljoen euro. De potentiële inkomsten zouden beperkt blijven tot 0,62 miljoen euro. Het potentiële deficit zou dan 4,2 miljoen euro bedragen.

Gelet op deze negatieve kostenstructuur voorziet de NMBS op dit ogenblik niet in de heropening van spoorlijn 20.

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

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

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

13.05 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de voorzitter, dat is heel slecht nieuws, vooral omdat er geen antwoord komt op de vraag of de transnationale universiteit mede in rekening werd gebracht. Zij staat immers niet in de studie.

Ten tweede, u vermeldt de kostprijzen. Dan had ik graag enige verduidelijking gehad bij de vraag of het over een volledige tweesporigheid gaat of over een enkelsporigheid met een ongelijkgrondse kruising met lijn 34. Of gaat het over enkelsporigheid zonder ongelijkgrondse kruising met lijn 34? Er worden immers verschillende pistes onderzocht. Daarover had ik graag enige verduidelijking gekregen.

13.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik zal u de informatie nasturen. Ik zal ze opvragen bij Infrabel en ze u laten geworden.

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

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

13.07 **Hilde Vautmans** (VLD): Het gaat eigenlijk over dat kleine

stukje dat volgegroeid is met onkruid en waarvoor verschillende mogelijkheden zijn.

13.08 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ook een tunnel is een mogelijkheid.

13.09 **Hilde Vautmans** (VLD): Afhankelijk van de mogelijkheid is er een andere kostprijs.

We kunnen nu inderdaad nog niet zeggen dat de lijn heel rendabel zal zijn. Afhankelijk van de mogelijkheid die wordt gekozen, kan de lijn wel rendabel zijn.

Krijgen wij de studie te zien? Wordt ze openbaar gemaakt?

13.10 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Dat weet ik op dit ogenblik niet. Ik zal aan Infrabel bijkomende gegevens vragen en ze u laten geworden.

13.11 **Hilde Vautmans** (VLD): Dat is zinvol. Een bijkomende studie wordt dus niet gemaakt. Voor u is het hoofdstuk dus eigenlijk gesloten. We maken geen kans meer.

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

13.12 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De studie is niet gesloten. Ik zal immers de gegevens opvragen bij Infrabel en ze u laten geworden. Uiteraard zal ik ze ook zelf evalueren.

13.12 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Il n'est pas clos. Je demande des données complémentaires à Infrabel.

De **voorzitter**: Mag ik vragen of de informatie ook aan mevrouw Van der Auwera kan worden bezorgd?

13.13 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik heb er net het verslag over het vorige incident nog even op nagelezen. Wij hadden toen het quorum niet bereikt. De commissie kan zoiets ook niet beslissen zonder in aantal te zijn.

Ik blijf de openbaarheid van de besprekingen tussen parlementsleden en ministers of staatssecretarissen essentieel vinden. U zegt nu dat een mondelinge vraag alleen aan het betrokken lid schriftelijk wordt beantwoord. Ik kan in dat geval mijn controlemogelijkheid niet meer uitoefenen. Het antwoord heeft dan immers een heel andere waarde dan wanneer het in het Bulletin van Vragen en Antwoorden wordt gepubliceerd.

Ik ben een heel actief lid van de commissie voor het Reglement van de Kamer. Men vraagt zich soms af waartoe deze commissie dient. Ik insister er echter op dat wij hier niet zomaar ad hoc afspraken maken, zeker wanneer we niet in aantal zijn. Ik zou dus willen vragen dat uzelf samen met het Bureau, dat morgen samenkomt, een voorstel uitwerkt en het voorlegt aan de Conferentie van voorzitters, waarna wij met dat voorstel terugkomen naar de commissie.

De **voorzitter**: Dat is al gebeurd.

Zelfs met het quorum kunnen wij het Reglement niet opzijzetten.

13.14 **Hilde Vautmans** (VLD): Natuurlijk niet, dat weet ik wel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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