



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

08-05-2006

Après-midi

maandag

08-05-2006

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le projet d'une loterie humanitaire" (n° 10775) 1

Orateurs: **Valérie Déom, Bruno Tuybens,** secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le comité éthique de la Loterie nationale" (n° 11304) 2

Orateurs: **Valérie Déom, Bruno Tuybens,** secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de Mme Annick Saudoyer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la délocalisation de personnel de la gare de Tournai vers Mons" (n° 10952) 4

Orateurs: **Annick Saudoyer, Bruno Tuybens,** secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le centre de tri de Charleroi" (n° 11032) 5

Orateurs: **Éric Massin, Bruno Tuybens, Joseph Arens, Dominique Tilmans**

Questions et interpellation jointes de
- Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le désengorgement des trains à destination de Luxembourg" (n°s 11041+11217) 7
- M. Joseph Arens au secrétaire d'État adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la ligne 165" (n° 835) 7

Orateurs: **Dominique Tilmans, Joseph Arens, Bruno Tuybens,** secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question 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 cachets de la poste unilingues francophones, apposés sur des enveloppes adressées aux habitants de Bruxelles" (n° 11051) 12

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

INHOUD

Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het voorstel om een loterij met humanitair oogmerk in te voeren" (nr. 10775) 1

Sprekers: **Valérie Déom, Bruno Tuybens,** Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het ethisch comité van de Nationale Loterij" (nr. 11304) 2

Sprekers: **Valérie Déom, Bruno Tuybens,** Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de overplaatsing van stationspersoneel van Doornik naar Bergen" (nr. 10952) 4

Sprekers: **Annick Saudoyer, Bruno Tuybens,** Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Éric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het sorteercentrum van Charleroi" (nr. 11032) 5

Sprekers: **Éric Massin, Bruno Tuybens, Joseph Arens, Dominique Tilmans**

Samengevoegde vragen en interpellatie van
- mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de overvolle treinen met bestemming Luxemburg" (nrs. 11041+11217) 7
- de heer Joseph Arens tot de Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de lijn 165" (nr. 835) 7

Sprekers: **Dominique Tilmans, Joseph Arens, Bruno Tuybens,** Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "eentalig Franstalige poststempels op omslagen voor inwoners uit Brussel" (nr. 11051) 12

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

publiques, **Joseph Arens**

- Questions et interpellation jointes de 13
 - Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État 13
 aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le désengorgement des trains à destination de Luxembourg" (n°s 11041+11217)
 - M. Joseph Arens au secrétaire d'État adjoint à la 13
 ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la ligne 165" (n° 835) (continuation)

Orateurs: **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, **Dominique Tilmans**

- Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État 14
 aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la modernisation de la ligne 162" (n° 11075)

Orateurs: **Joseph Arens**, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

- Question de M. Francis Van den Eynde au 15
 secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les feux rouges brûlés par des conducteurs de train" (n° 11139)

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

- Question de M. Dirk Claes au secrétaire d'État 17
 aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le passé de M. Haek en tant que commissaire du gouvernement" (n° 11203)

Orateurs: **Dirk Claes**, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

- Question de M. Dirk Claes au secrétaire d'État 19
 aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les plans de la Loterie nationale en ce qui concerne Francorchamps pour l'année 2006" (n° 11204)

Orateurs: **Dirk Claes**, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

- Questions jointes de 19
 - M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État 19
 aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les caméras de surveillance installées dans les gares ferroviaires" (n° 11265)
 - M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux 20
 Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la sécurité dans les gares ferroviaires" (n° 11331)

Orateurs: **Francis Van den Eynde**, **Guido De**

Overheidsbedrijven, **Joseph Arens**

- Samengevoegde vragen en interpellatie van 13
 - mevrouw Dominique Tilmans aan de 13
 staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de overvolle treinen met bestemming Luxemburg" (nrs. 11041+11217)
 - de heer Joseph Arens tot de Staatssecretaris 13
 voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de lijn 165" (nr. 835) (voortzetting)

Sprekers: **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, **Dominique Tilmans**

- Vraag van de heer Joseph Arens aan de 14
 staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de modernisering van lijn 162" (nr. 11075)

Sprekers: **Joseph Arens**, **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

- Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de 15
 staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het negeren van de seinen die op rood staan bij de spoorwegen" (nr. 11139)

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

- Vraag van de heer Dirk Claes aan de 17
 staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het verleden van de heer Haek als regeringscommissaris" (nr. 11203)

Sprekers: **Dirk Claes**, **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

- Vraag van de heer Dirk Claes aan de 19
 staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de plannen van de Nationale Loterij in verband met Francorchamps voor het jaar 2006" (nr. 11204)

Sprekers: **Dirk Claes**, **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

- Samengevoegde vragen van 19
 - de heer Francis Van den Eynde aan de 19
 staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "veiligheidscamera's in de spoorwegstations" (nr. 11265)
 - de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris 19
 voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheid van treinstations" (nr. 11331)

Sprekers: **Francis Van den Eynde**, **Guido De**

Padt, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, **Jan Mortelmans**

Padt, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, **Jan Mortelmans**

Question de Mme Véronique Ghenne au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le recrutement du personnel de La Poste" (n° 11298)

Orateurs: **Véronique Ghenne, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Véronique Ghenne aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de aanwerving van het personeel van De Post" (nr. 11298)

Sprekers: **Véronique Ghenne, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de Mme Marleen Govaerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la gare ferroviaire de Saint-Trond" (n° 11303)

Orateurs: **Marleen Govaerts, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het treinstation van Sint-Truiden" (nr. 11303)

Sprekers: **Marleen Govaerts, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le service de sécurité Securail" (n° 11403)

Orateurs: **Joseph Arens, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheidsdienst Securail" (nr. 11403)

Sprekers: **Joseph Arens, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la sécurité aux passages à niveau publics, un an après l'accident grave survenu à Diepenbeek" (n° 11445)

Orateurs: **Jan Mortelmans, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheid aan spoorweginfrastructuur een jaar na het zware ongeval te Diepenbeek" (nr. 11445)

Sprekers: **Jan Mortelmans, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la difficulté d'accès aux services philatéliques de La Poste" (n° 11507)

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

Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de moeilijke toegang tot de filatelistische diensten van De Post" (nr. 11507)

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

Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la limitation des traitements des managers publics" (n° 11519)

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

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het beperken van de lonen van de overheidsmanagers" (nr. 11519)

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

Question de Mme Inga Verhaert au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'omnibus Anvers-Nivelles" (n° 11540)

Orateurs: **Inga Verhaert, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de stoptrein Antwerpen-Nijvel" (nr. 11540)

Sprekers: **Inga Verhaert, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'annonce d'une pause dans les fermetures de bureaux de poste" (n° 11549) <i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	38	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de aangekondigde pauze in het sluiten van postkantoren" (nr. 11549) <i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	38
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 "le premier avis du service de médiation auprès de La Poste" (n° 11553) <i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	41	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het eerste advies van de ombudsdienst bij De Post" (nr. 11553) <i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	41
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'explosion du nombre de plaintes relatives à Taxipost" (n° 11550) <i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	43	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de explosieve toename van het aantal klachten over Taxipost" (nr. 11550) <i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	43
Questions jointes de - M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la critique européenne à l'encontre de la libéralisation du transport de marchandises par rails dans notre pays" (n° 11555) - M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les critiques de la Commission européenne sur le caractère encore imparfait de la libéralisation des chemins de fer en Belgique" (n° 11564) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Guido De Padt, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	45 45 45	Samengevoegde vragen van - de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de Europese kritiek op de liberalisering van het goederenvervoer per spoor in ons land" (nr. 11555) - de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de kritiek van de Europese Commissie op de gebrekkige spoorliberalisering in België" (nr. 11564) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Guido De Padt, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	45 45 45
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 service ferroviaire de la SNCB en Flandre et en Wallonie en fonction des nouveaux horaires de trains qui seront appliqués à partir du 9 décembre 2006 (et ultérieurement)" (n° 11554) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	50	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de treindienst van de NMBS in Vlaanderen en Wallonië in functie van de nieuwe treindienstregeling die vanaf 9 december 2006 (en later) ingaat" (nr. 11554) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	49
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 desserte de la gare de Brecht dans le cadre de la desserte de la banlieue d'Anvers" (n° 11556) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	52	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de bediening van het station Brecht in het kader van de voorstadsbediening van Antwerpen" (nr. 11556) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	52

Question de M. Dylan Casaer au secrétaire d'État 56
aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du
Budget et de la Protection de la consommation,
sur "le succès des abonnements pour les
déplacements entre le domicile et le lieu de
travail" (n° 11563)

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

Vraag van de heer Dylan Casaer aan de 56
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de minister van Begroting en
Consumentenzaken, over "het succes van de
woon-werkabonnementen" (nr. 11563)

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

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

du

LUNDI 8 MAI 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 8 MEI 2006

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.25 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.25 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

Le **président**: La question n° 10752 de Mme Nagy est reportée à sa demande.

Nous commençons donc directement avec la question n° 10775 de Mme Déom et, sauf opposition de votre part, je lui donnerai la parole immédiatement après pour poser la question n° 11304, inscrite au point 16 de l'agenda.

01 Question de Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le projet d'une loterie humanitaire" (n° 10775)
01 Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het voorstel om een loterij met humanitair oogmerk in te voeren" (nr. 10775)

01.01 Valérie Déom (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, en 2004, le directeur exécutif du PAM (Programme Alimentaire Mondial), M. James Morris, avait lancé l'idée d'une loterie humanitaire inspirée des loteries existantes aux États-Unis et qui servent à financer des programmes d'éducation ou encore divers services sociaux.

Le Programme Alimentaire Mondial a relancé récemment cette idée. Le fonctionnement serait simple. Il s'agirait de vendre des billets à gratter d'un euro, susceptibles de rapporter aux heureux gagnants des gains allant de vingt à cent euros ou un voyage pour aller visiter sur le terrain le projet d'un programme de développement. Les autres gagneraient la satisfaction d'avoir fait un geste de solidarité envers les populations en détresse à travers le globe. Le PAM comptait contacter les différentes loteries nationales européennes à cet effet.

Sans me prononcer sur ce projet d'un nouveau mécanisme de financement pour le PAM, pourriez-vous m'indiquer si le Programme alimentaire belge a contacté, comme annoncé, la Loterie nationale belge à ce sujet?

01.01 Valérie Déom (PS): Het Wereldvoedselprogramma (WFP) maakte bekend dat het met de Europese nationale loterijen contact zou opnemen om ze een humanitaire loterij voor te stellen. De deelnemers zouden de kans krijgen de noodlijdende bevolkingsgroepen te helpen en zouden een bescheiden som of een reis met bezoek aan een ontwikkelingsproject kunnen winnen.

Zonder nader op dit eventuele financieringsmechanisme van het WFP in te gaan, wil ik graag vernemen of de Belgische Nationale Loterij in dat verband gecontacteerd werd.

01.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Madame Déom, la Loterie Nationale m'a fait savoir qu'elle n'a pas encore reçu de demande

01.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De Nationale Loterij

officielle du PAM. Dès qu'elle aura été contactée par cet organisme, elle ne manquera pas d'examiner cette demande dans le cadre de sa mission légale et de ses possibilités.

heeft tot op heden geen officieel verzoek van het WFP ontvangen. Als de Loterij een dergelijk verzoek ontvangt, zal ze nagaan of het project in haar wettelijke opdracht past en binnen haar mogelijkheden ligt.

01.03 Valérie Déom (PS): Merci monsieur le secrétaire d'État. De manière générale, selon la réponse qui vous a été fournie par la Loterie, celle-ci semble-t-elle intéressée par ce type de projet dans le cadre du Programme Alimentaire Mondial? Ou éventuellement ce type de projet de loterie humanitaire pourrait-il faire son chemin sous une autre forme mais avec le même objectif, au sein de notre Loterie Nationale? Comment l'avez-vous ressenti?

01.03 Valérie Déom (PS): Zou de Loterij eventueel interesse hebben voor een humanitaire loterij, los van de manier waarop een dergelijk project concreet zou worden ingevuld?

01.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Ce n'est pas moi qui décide pour ces projets. Je pourrais vous dire qu'il y a certainement une sensibilité pour ces questions à la Loterie Nationale et je serais plutôt optimiste à ce sujet. Cependant, je ne peux rien vous dire de plus car la décision ne m'appartient pas.

01.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: In dit soort dossiers beslis ik niet, maar ik kan bevestigen dat men bij de Nationale Loterij zeker niet ongevoelig is voor dergelijke kwesties.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le comité éthique de la Loterie nationale" (n° 11304)

02 Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het ethisch comité van de Nationale Loterij" (nr. 11304)

02.01 Valérie Déom (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le contrat de gestion de la Loterie nationale obligeait l'entreprise à mettre sur pied un comité éthique. D'après la presse, ce serait enfin chose faite. Ce comité serait chargé d'examiner les nouveaux produits et de conseiller l'entreprise sur les problèmes d'assuétude aux jeux.

02.01 Valérie Déom (PS): De Nationale Loterij heeft een ethisch comité opgericht dat haar moet bijstaan bij het vervullen van haar delicate en ingewikkelde opdracht die erin bestaat het gokken in goede banen te leiden en de uitbreiding van de kansspelenmarkt in het algemeen te voorkomen. Dat comité zou ermee belast zijn nieuwe producten onder de loop te nemen en de Loterij van advies te dienen over vraagstukken die met gokverslaving te maken hebben.

Nous pensons que ce comité éthique aidera l'entreprise dans sa délicate mission d'à la fois canaliser le jeu et de ne pas élargir la taille du marché du jeu en général.

Welke bevoegdheden heeft dat comité en wat is het beroepsprofiel van zijn leden? Zal het een verantwoorde spelcode opstellen die bepaalt binnen welke grenzen de promotieactiviteiten moeten kaderen en die vaststelt welke soort spelen de Loterij mag

Cette mission est complexe: on l'a vu avec la volonté affichée voici quelques mois de créer dans notre pays un jeu proche du "Rapido" français, à propos duquel j'avais déjà eu l'occasion d'interpeller votre prédécesseur. Ou bien encore dans l'explosion des budgets marketing qui, si elle cherche à augmenter la rentabilité de l'entreprise – et, par là, la part de subsides distribués –, va aussi jusqu'à faire craindre pour le maintien du monopole des activités de la Loterie.

Monsieur le secrétaire d'État, j'ai cinq questions à vous poser. Quels sont les profils professionnels des membres de ce comité? Quelles sont les compétences exactes de ce comité? Sera-t-il chargé de rédiger un code de jeu responsable qui prévoit notamment strictement le type de jeux que la Loterie peut proposer,

qui circonscrit dans des limites raisonnables la promotion et le sponsoring?

Peut-il rendre des avis d'initiative?

Pouvez-vous lui demander des avis?

voorstellen? Kan dat comité op eigen initiatief adviezen uitbrengen en kan u het comité raadplegen?

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Madame Déom, six personnes déjà nommées siègent dans le comité. Comme stipulé dans le contrat de gestion, la moitié d'entre elles sont membres du conseil d'administration de la Loterie nationale, notamment Mme Natacha Defeche, MM. Bénédicte Forier et Marc Vanheukelen. Les trois autres membres sont des experts indépendants qui, chacun sur la base de leur spécialité, peuvent émettre leur avis concernant la protection du consommateur. Les trois experts indépendants sont:

- Mme Evelyne Terryn, docteur en droit et professeur à la KULeuven. Elle est spécialisée en droit des consommateurs, droit du marché et droit patrimonial au sens plus large.

- Mme Coline Ruwet, sociologue et chercheur sur les aspects socio-éthiques des entreprises et de la consommation

- et M. Christian Bontinck, psychologue indépendant. Il peut se targuer d'une large expérience dans la psychologie des consommateurs.

Il a été demandé à Mme Evelyne Terryn d'assurer la présidence du comité. Certes, notre choix s'est porté sur un comité mixte composé de trois femmes et de trois hommes, tout en s'assurant que la majorité d'entre eux soient relativement jeunes. En effet, les dates de naissance des dames Terryn et Ruwet sont 1974 et 1981.

L'objet du comité s'inscrit dans le cadre de l'obligation de canalisation imposée à la Loterie nationale par le contrat de gestion. Conformément au contrat de gestion, le comité veillera à ce que la Loterie nationale garantisse un comportement responsable en matière de jeu, conformément aux normes du "Responsible Gaming Code" des "European Lotteries".

Le comité a notamment pour tâche d'évaluer de nouveaux produits de jeu et de types de jeu en fonction de leurs capacités à élargir le marché ou à dissuader un public cible spécifique de s'adonner aux jeux engendrant une dépendance. Ainsi, le comité formulera des avis sur tout nouveau type de loterie et sur tout produit que la Loterie nationale souhaite lancer. Il émettra également des avis au sujet de la politique suivie par la Loterie nationale en matière de "marketing sales", du soutien apporté aux initiatives en matière de lutte contre la dépendance au jeu et du soutien à la recherche scientifique et d'autres initiatives concernant la dépendance au jeu.

Le comité émet un avis de sa propre initiative ou à la demande du comité de direction ou du conseil d'administration de la Loterie nationale pour tout ce qui est lié à une offre de jeu responsable; il n'agit donc pas à mon initiative. Les avis se rapportant à de nouvelles initiatives et les rapports sur l'impact des jeux de hasard sont mis à la disposition du ministre de tutelle. Les avis du comité ne sont pas contraignants. Un PV de chaque réunion est communiqué au conseil d'administration ou au comité de direction et au ministre de tutelle. Le rapport annuel du comité est intégré au rapport annuel de la Loterie nationale.

02.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Zes personen die reeds benoemd zijn, hebben zitting in het comité. De helft daarvan zijn leden van de raad van bestuur van de Nationale Loterij. De overige drie leden zijn onafhankelijke experts die elk op grond van hun specialiteit, zijnde recht, sociologie en psychologie, advies kunnen uitbrengen over de consumentenbescherming. Die drie experts zijn mevrouw Evelyne Terryn, doctor in de rechten, professor aan de KUL en voorzitter van het comité; mevrouw Coline Ruwet, sociologe en vorser; en de heer Christian Bontinck, zelfstandig psycholoog.

In overeenstemming met het beheerscontract moet dit comité, waarin jonge mensen van beide geslachten vertegenwoordigd zijn, erop toezien dat de Nationale Loterij garant staat voor verantwoord spelgedrag.

Het comité heeft als opdracht nieuwe spelproducten te beoordelen op de mate waarin ze tot een uitbreiding van de spel- en gokmarkt kunnen bijdragen of een specifiek doelpubliek kunnen afhouden van producten die tot spelverslaving kunnen leiden. Daarnaast moet het adviezen in dat verband verstrekken. Dat kan spontaan, dan wel op vraag van het directiecomité of van de raad van bestuur van de Nationale Loterij gebeuren. Die niet-bindende adviezen worden ter beschikking van de toezichthoudende minister gesteld. Het jaarverslag van het comité wordt opgenomen in het jaarverslag van de Nationale Loterij.

02.03 Valérie Déom (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous

02.03 Valérie Déom (PS): Ik ben

remercie pour vos réponses détaillées. On ne peut que se féliciter de la mise en place de ce comité qui avait été largement appelé par notre groupe lors de la négociation du contrat de gestion de la Loterie nationale. Toutefois, lors des états généraux des jeux de hasard, il y avait eu une quasi-unanimité pour élargir les compétences de la Commission des jeux de hasard et, en tous les cas, soumettre, dans une certaine mesure, la Loterie à cette commission. L'arrivée du comité éthique va-t-elle court-circuiter cette volonté ou ces deux choses peuvent-elles exister de manière parallèle?

02.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: A mon avis, elles peuvent coexister.

blij met de oprichting van dat door ons bepleite comité. Komt de gewenste verruiming van de bevoegdheden van de Kansspel-commissie nu in het gedrang door de instelling van het comité, of kunnen beide projecten co-existeren?

02.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ze kunnen naast elkaar bestaan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Annick Saudoyer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la délocalisation de personnel de la gare de Tournai vers Mons" (n° 10952)

03 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de overplaatsing van stationspersoneel van Doornik naar Bergen" (nr. 10952)

03.01 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, la restructuration des gares régionales de Tournai et de Mons pose problème et fait l'objet de discussions entre Infrabel et les représentants de la CGSP du Hainaut occidental.

Pour 2007, il est prévu de délocaliser une quarantaine d'employés administratifs et de cadres. Cela signifie concrètement que tout le pouvoir décisionnel concernant la SNCB en Hainaut occidental sera centralisé à Mons.

Si l'on considère la problématique sous l'angle social, il est vrai qu'il n'y aura pas de perte d'emploi. Toutefois, cette délocalisation déforcera la gare de Tournai en la dépossédant de plus d'un tiers de son personnel. De plus, faire perdre aux cheminots concernés le contact avec le terrain en transférant leur lieu de travail à 50 km me semble particulièrement incohérent.

Il est également incohérent de retirer sa colonne vertébrale à une gare régionale. Celle de Tournai se positionne en 6^{ème} place au niveau wallon et en 21^{ème} place à l'échelle nationale.

Permettez-moi de douter, qu'au vu d'une prise en charge moyenne de 6.100 voyageurs quotidiens en semaine (chiffres de 2004), la seule présence du personnel de conduite et d'accompagnement soit suffisante.

Tournai est et reste le 5^{ème} point d'arrêt national. Malgré cela, dans le Sud du pays, le Hainaut occidental reste la seule sous-région qui ne dispose que d'une liaison horaire vers Bruxelles (la ligne 94).

Je voudrais aussi ajouter que les fréquentations hebdomadaires additionnées des huit grandes gares du Hainaut occidental (sans compter Tournai et Ath) dépassent celles de huit gares de Mons-Borinage-Centre (sans Mons et Braine-le-Comte) avec 57.235

03.01 Annick Saudoyer (PS): In 2007 zou een veertigtal personeelsleden van het station van Doornik naar dat van Bergen verhuizen. Het station van Doornik verliest, met meer dan een derde van zijn personeel, meteen ook zijn slagkracht. De aanwezigheid van enkel treinbestuurders en -begeleiders zou wel eens onvoldoende kunnen blijken om dagelijks gemiddeld 6 100 reizigers op te vangen.

Ik wijs erop dat de acht grote stations van westelijk Henegouwen samen wekelijks meer reizigers tellen dan acht stations van Bergen-Borinage-Centrum.

De voorbije jaren werden al heel wat kleine stations gedeeltelijk gesloten, waardoor personen met beperkte mobiliteit in moeilijkheden komen.

Niet alleen de dienstverlening, maar ook de veiligheid komt aldus in het gedrang, aangezien de spoorwegpolitie van het arrondissement Doornik naar Bergen wordt overgebracht.

voyageurs contre 49.705.

Depuis quelques années, de nombreuses petites gares font les frais de processus de restructuration de la SNCB: Antoing, Blaton et Herseaux ont déjà été partiellement fermées; la gare de Leuze n'a plus de sous-chef de nuit, ni le week-end, ce qui pose problème aux personnes à mobilité réduite.

A ce détricotage de la gestion administrative et du service à la clientèle s'ajoute un affaiblissement de la sécurité: il y a tout juste un an, j'avais interrogé le ministre de l'Intérieur à propos de la décentralisation de la police des chemins de fer de l'arrondissement de Tournai vers Mons.

Monsieur le secrétaire d'État, la délocalisation de 40 agents de Tournai vers Mons me semble excessive et injustifiée. Cette manœuvre ne va pas dans le sens d'une bonne coordination du travail de terrain et n'améliorera donc pas le service rendu à la clientèle.

Pourriez-vous me faire part de votre point de vue à ce sujet? Quels sont les arguments avancés par Infrabel pour délocaliser ces agents?

03.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame, la SNCB me communique qu'elle ne dispose pas d'éléments neufs par rapport à la réponse que j'ai donnée à la question posée le 7 mars dernier par Mme la sénatrice Marie-Hélène Crombé-Berton concernant le même sujet. Cette réponse a été donnée en séance plénière du Sénat le 7 mars et votre question date du 15 mars.

Je peux bien évidemment vous relire ladite réponse.

03.03 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le ministre, j'ai lu cette réponse. Infrabel n'a-t-il pas l'intention de changer d'avis?

Comme je l'ai dit, il n'y a pas de perte d'emplois mais on peut imaginer que lorsque ces 40 personnes seront mises à la pension, elles ne seront pas remplacées par des Hennuyers occidentaux mais par des personnes de la région montoise. Il y aura donc une incidence pour l'emploi dans la région.

De plus, en termes de service à la clientèle, la gare de Tournai va devenir une gare morte, alors qu'il y a des liaisons de Lille vers Anvers et de Lille vers Bruxelles. Tournai est la seule sous-région qui ne dispose que d'un train par heure vers Bruxelles. J'ai vraiment l'impression qu'on veut enterrer cette partie de la Wallonie!

J'espère que vous serez le porte-parole des utilisateurs et du personnel qui travaille dans cette région.

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

Hoe staat u tegenover de overplaatsing van het personeel van Doornik naar Bergen?

Welke argumenten voert Infrabel in dat verband aan?

03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De NMBS deelt me mee dat ze niet over nieuwe elementen beschikt sinds het antwoord op vraag nr. 3-1031 die mevrouw Crombé-Berton op 7 maart in de Senaat over hetzelfde onderwerp stelde.

03.03 Annick Saudoyer (PS): Ik heb dat antwoord gelezen. Kan Infrabel zijn standpunt niet herzien?

We kunnen ervan uitgaan dat die veertig personeelsleden door personen uit de regio Bergen zullen worden vervangen en dat een en ander ten koste van de werkgelegenheid in de streek van Doornik zal gaan.

Van dienstverlening zal in het station van Doornik in de toekomst geen sprake meer zijn!

Ik hoop dat u het voor de gebruikers en voor het personeel van die regio zal opnemen.

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

Budget et de la Protection de la consommation sur "le centre de tri de Charleroi" (n° 11032)

04 Vraag van de heer **Éric Massin** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het sorteercentrum van Charleroi" (nr. 11032)

04.01 **Éric Massin** (PS): Monsieur le secrétaire d'État, ce sujet a déjà fait l'objet d'une question de ma part le 13 février dernier au sein de cette commission, vous vous en rappelez certainement. Je vous avais demandé quel était le sort réservé au centre de tri de Charleroi puisque La Poste allait bientôt déménager pour s'installer dans le nouveau centre de tri d'Heppignies.

Aujourd'hui, ma question concerne plus particulièrement la nouvelle affectation des bâtiments de ce centre de tri, situés au cœur de la ville Charleroi, et qui seront vacants à la suite de ce déménagement.

Lors de ma précédente intervention, j'avais évoqué la possibilité du rachat par la SNCB. Vous m'aviez répondu que La Poste était en tractation avec plusieurs intéressés, dont la SNCB, mais que le dossier revêtait un caractère confidentiel et qu'il n'était pas encore finalisé.

Aujourd'hui, il me revient de manière assez nette – et quand je dis "nette", c'est vraiment très précis – que la SNCB a non seulement précisé son intérêt pour le site mais que le contrat d'acquisition serait en voie de finalisation.

- Pouvez-vous m'indiquer si ce projet sera finalisé? Dans l'affirmative, quel est le prix de vente qui a été fixé? En effet, à partir du moment où le contrat d'acquisition est en voie de finalisation, le dossier n'est plus confidentiel.
- Pouvez-vous me donner des informations sur l'échéancier et sur le coût des travaux d'aménagement, nécessaires je suppose, si la SNCB s'installe dans ce nouveau bâtiment?
- Quelle affectation, la SNCB compte-t-elle donner au bâtiment?
- Enfin, qu'advient-il du bureau de poste situé dans ce centre de tri?

04.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur Massin, La Poste m'a transmis les informations suivantes: les négociations entamées avec les différents acquéreurs potentiels, dont la SNCB, ne sont pas encore arrivées à leur terme. Comme il s'agit d'une importante transaction immobilière, il est extrêmement difficile de déterminer un délai précis pour la conclusion possible d'une telle transaction. La SNCB ne nous a pas donné d'informations. En attendant, les choses restent en l'état; aucune modification n'est prévue à ce jour.

04.03 **Éric Massin** (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse. Malheureusement, je ne suis pas mieux informé. Dans le chef de La Poste, je comprends que, tant que le contrat n'est pas signé, elle ne vous répond pas. Par contre, dans le chef de la SNCB, je ne comprends pas du tout qu'on ne réponde pas. Je comprends d'autant moins que, selon les informations dont je dispose, le dossier est au comité de direction pour signature de l'acquisition. Puisqu'il y a offre, c'est donc que la SNCB est plus qu'intéressée. Et s'il y a intérêt, je suppose qu'elle sait déjà maintenant quelle affectation sera donnée au bâtiment; elle peut dès

04.01 **Éric Massin** (PS): Ik heb u op 13 februari in commissie gevraagd wat er met het sorteercentrum van Charleroi zou gebeuren na de geplande verhuizing naar het nieuwe sorteercentrum van Heppignies.

U antwoordde toen dat De Post met verschillende geïnteresseerde partijen, waaronder de NMBS, in gesprek was.

Naar verluidt zou de aankoopovereenkomst met de NMBS nagenoeg rond zijn.

Zal dat project tot een goed einde worden gebracht? Welke bestemming zal de NMBS aan het gebouw geven? Wat zal er met het postkantoor gebeuren dat in het sorteercentrum gevestigd is?

04.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De Post deelt me mee dat de onderhandelingen met de verschillende potentiële kopers, waaronder de NMBS, nog niet rond zijn. Gezien het belang van de vastgoedoperatie is het moeilijk een precieze termijn naar voren te schuiven. De NMBS heeft geen bijkomende informatie verstrekt.

04.03 **Éric Massin** (PS): Ik begrijp niet dat de NMBS weigert op de vragen te antwoorden. Ze heeft een bod gedaan en weet dus welke bestemming ze aan het gebouw wil geven en of er aanpassingswerken zullen gebeuren.

lors nous dire si des travaux d'aménagement sont prévus et nous avancer une durée et un prix. Il est bien dommage que la SNCB ne vous ait pas répondu!

04.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Comme je vous l'ai dit, la SNCB est un des différents acquéreurs potentiels. Pour cette raison, vu la compétition potentielle, elle ne doit pas donner sa position.

04.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De NMBS is slechts een van de potentiële kopers en is dus niet verplicht haar standpunt mee te delen.

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

Le **président**: Chers collègues, nous passons aux deux questions n° 11041 et n° 11217 de Mme Tilmans concernant le désengorgement des trains à destination de Luxembourg. Nous y avons joint l'interpellation n° 835 de M. Arens sur la modernisation de la ligne 162. Dans ces conditions, le règlement prévoit que l'interpellant a la priorité.

04.05 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, il y a une petite erreur. L'interpellation, en point 7 de l'ordre du jour, concerne la ligne 165, alors que la question au point 8 concerne la ligne 162. Dans le cas qui nous préoccupe, c'est donc à Mme Tilmans de poser sa question.

04.06 Dominique Tilmans (MR): Monsieur le président, j'ai deux questions, l'une portant sur le désengorgement des trains et l'autre sur l'ouverture de la ligne Virton-Luxembourg.

Le **président**: Dans l'ordre du jour, elles portent toutes deux sur le désengorgement des trains.

04.07 Dominique Tilmans (MR): J'ai déposé deux questions différentes.

Le **président**: Puisque les questions concernent les chemins de fer luxembourgeois, tout le monde est-il d'accord pour joindre les questions et l'interpellation? Pas d'objection? (*Non*)

Dans ce cas, puisque vous le suggérez, nous allons commencer par les questions de Mme Tilmans et poursuivre avec l'interpellation de M. Arens.

05 Questions et interpellation jointes de

- Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le désengorgement des trains à destination de Luxembourg" (n°s 11041+11217)

- M. Joseph Arens au secrétaire d'État adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la ligne 165" (n° 835)

05 Samengevoegde vragen en interpellatie van

- mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de overvolle treinen met bestemming Luxemburg" (nrs. 11041+11217)

- de heer Joseph Arens tot de Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de lijn 165" (nr. 835)

05.01 Dominique Tilmans (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, pour la facilité, je grouperai mes deux questions.

05.01 Dominique Tilmans (MR): Luidens artikel 31 van het beheerscontract diende de NMBS de Belgische overheid verslag uit te brengen over grensoverschrijdende lijnen, zoals de lijnen 165

L'article 31 du contrat de gestion de la SNCB relatif aux relations transfrontalières prévoyait que la SNCB présente à l'État belge des rapports sur certains tronçons de lignes transfrontalières. Parmi ces

rapports, celui prévoyant la réouverture des tronçons des lignes 165 et 167, c'est-à-dire Virton-Athus et Virton-Rodange, a été approuvé par le comité de direction de la SNCB le 20 décembre; ce dossier vous a ensuite été transmis.

Le volet financier de ce projet établit le déficit d'exploitation à financer par les pouvoirs publics et les montants nécessaires à la réouverture de points d'arrêt qui sont Halanzy, Aubange et Messancy. La réouverture éventuelle est donc conditionnée par la couverture de ces coûts par les pouvoirs publics belges et luxembourgeois, en fonction des normes en vigueur selon la convention de l'Union internationale des chemins de fer et relative aux coûts d'interpénétration.

Du côté luxembourgeois, les CFL devaient présenter le projet à leur gouvernement afin de voir dans quelle mesure le gouvernement luxembourgeois était prêt à combler le déficit d'exploitation. Il semblerait qu'à ce jour, la SNCB n'ait pas encore été informée par les CFL des réactions du gouvernement luxembourgeois.

Pouvez-vous me donner davantage d'informations quant à l'évolution de ce dossier? Dans quel délai peut-on espérer le voir aboutir?

Le groupe de travail qui devait être organisé avec le Grand-Duché de Luxembourg en vue de l'ouverture de ces lignes s'est-il déjà réuni?

Qu'en est-il de l'état d'avancement des travaux? Le Grand-Duché de Luxembourg est-il toujours demandeur de la liaison?

Je poursuis avec ma deuxième question.

Monsieur le secrétaire d'État, il est évident que l'ouverture de ces lignes est une nécessité non seulement pour la province, mais aussi pour l'énorme masse de transfrontaliers – estimés à 30.000 – qui passent la frontière tous les jours. Lors d'un récent comptage effectué en gare d'Arlon, le nombre de voyageurs à destination du Luxembourg est passé, de septembre à décembre 2005, de 750 à 1.200 personnes.

Je voulais une nouvelle fois attirer votre attention sur la question que je vous avais posée le 22 février dernier relative au désengorgement des trains à destination du Luxembourg. Vous m'aviez répondu que l'offre était suffisante pour le moment. Renseignements pris auprès de divers accompagnateurs de train et de passagers réguliers de cette ligne descendant vers le Luxembourg, il apparaît qu'aux heures de pointe ces trains sont absolument bondés et qu'il est impossible pour de nombreux voyageurs d'occuper une place assise.

Monsieur le secrétaire d'État, la réouverture de ces lignes sera-t-elle toujours effective, comme c'était prévu, en décembre 2006?

Ne pourrait-on envisager, en cas d'arbitrage financier, de débiter le projet avec une solution minimaliste?

J'attire votre attention sur le fait qu'il ne faudrait absolument pas jumeler ce projet d'ouverture de ligne Virton-Luxembourg avec Eurocap-Rail, tout d'abord parce qu'il s'agit de deux projets complètement différents (l'un est international, l'autre est un projet de proximité), et ensuite parce que cela retarderait la possibilité de

en 167 (Virton-Athus et Virton-Rodange). Op 20 december heeft het directiecomité van de NMBS beslist die lijnen opnieuw in gebruik te nemen, op voorwaarde dat de Belgische en de Luxemburgse overheid bereid zijn om het exploitatietekort bij te passen.

De CFL moest het project bij de Luxemburgse regering indienen, maar naar ik verneem zou de NMBS nog steeds het Luxemburgs antwoord niet ontvangen hebben.

Kan u ons de stand van zaken in dat dossier toelichten? Wanneer valt er een definitieve beslissing? Is de werkgroep die samen met Luxemburg de ingebruikneming van die lijnen onderzoekt, al samengekomen, en wat heeft hij bereikt? Wil het Groothertogdom die verbinding nog steeds in gebruik nemen?

Ik kom nu tot mijn tweede vraag. De ingebruikneming van die lijnen is niet alleen noodzakelijk voor de provincie Luxemburg, maar ook voor de 30.000 werknemers die dagelijks aan de andere kant van de grens gaan werken. Bij een recente telling in het station van Aarlen werd vastgesteld dat het aantal reizigers met bestemming Luxemburg tussen september en december 2005 van 750 naar 1.200 is gestegen.

Op 22 februari jongstleden heeft u mij op mijn vraag in verband met de overvolle treinen naar Luxemburg geantwoord dat het aanbod voldoende was. Uit een ondervraging van de treinbegeleiders en reizigers op die lijn blijkt echter dat die treinen tijdens de spitsuren eivol zitten en dat het onmogelijk is een zitplaats te bemachtigen.

Zullen die lijnen zoals gepland effectief opnieuw in dienst gesteld worden in december 2006?

développer cette ligne Virton-Luxembourg, avec toutes les difficultés de trafic et de circulation que cela pose aujourd'hui. Je peux vous dire que se rendre au Luxembourg aujourd'hui ou en revenir est vraiment la quadrature du cercle avec les travaux sur la E411.

Kan er in geval van financiële arbitrage niet voor een minimalistische oplossing gekozen worden?

Bovendien mag dit project niet gekoppeld worden aan Eurocap-Rail, want het gaat om twee verschillende projecten en een samenkoppeling zou de uitbouw van de lijn Virton-Luxembourg vertragen. Wie vandaag, met de werken op de E411, van of naar Luxemburg wil rijden, staat voor een schier onmogelijke opdracht.

05.02 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je vais commencer par mon interpellation. Pour rassurer mes collègues, je puis déjà vous dire que je ne déposerai pas de motion, même pas une motion de recommandation.

05.02 Joseph Arens (cdH): Ik zal geen motie indienen tot besluit van mijn interpellatie.

Monsieur le ministre, le 13 février dernier, je vous interrogeais déjà sur l'avenir de la ligne 165. Je l'avais également fait auparavant avec M. Vande Lanotte, qui vous a précédé.

Op 13 februari jongstleden vroeg ik u al wat er met lijn 165 zou gebeuren. Ook uw voorganger heb ik hierover vragen gesteld.

Le 13 février dernier, vous constatez que l'étude sur la faisabilité d'une série de relations transfrontalières, notamment les relations de et vers Arlon, Virton, Rodange, Athus et le Grand-Duché de Luxembourg, démontrait qu'il existait bel et bien un réel potentiel pour la réouverture de ces relations. Il restait, bien sûr, à trouver les budgets nécessaires. Il faut savoir que la réouverture de la ligne est possible sans nécessairement - et ma collègue l'a dit également - réaliser tous les investissements cités, notamment concernant l'aménagement des quais. Vous m'informiez qu'il appartenait aux pouvoirs publics, tant belges que luxembourgeois, d'apprécier l'opportunité d'un budget supplémentaire pour rendre possible l'exécution de ces propositions. À ce moment, vous ne disposiez pas d'informations sur la position du gouvernement luxembourgeois concernant le déficit d'exploitation qu'il devrait supporter ni s'il marquait son accord pour en prendre une partie en charge. Du côté grand-ducal, comme je vous l'avais déjà signalé, ils s'étaient quasiment engagés à mettre du matériel roulant luxembourgeois sur les rails. Il ne manque donc que l'accord du gouvernement belge.

U stelde toen vast dat de heropening van een reeks grensoverschrijdende verbindingen (van en naar Luxemburg) een reëel potentieel biedt, zo bleek uit de haalbaarheidsstudie over die lijnen. Het was nu aan de overheid om de uitvoering van die voorstellen te budgetteren. De Luxemburgers hebben beloofd rollend materieel op de rails te zetten; het is dus enkel nog wachten op het groene licht van de Belgische regering.

Les montants nécessaires à cette réouverture ne sont, pour moi, pas si importants que cela puisque nous estimons qu'on peut la rouvrir sans consentir tous les investissements que propose la SNCB actuellement. J'espère donc que le gouvernement restera attentif au problème de mobilité dans cet endroit du pays.

Men had ons beloofd dat een en ander medio mei 2006 opnieuw in bedrijf zou worden genomen. Intussen zijn we bijna half mei. Wat is de stand van zaken?

Nous avons quasiment une promesse de réouverture de cette ligne pour la mi-mai 2006. Nous voilà pratiquement à l'échéance et nous voulons être clairement informés de la situation de ce dossier.

Heeft de Belgische regering die plannen onderzocht, en met welk resultaat? Wat is de stand van de besprekingen met de Luxemburgse regering?

Monsieur le ministre, le gouvernement belge a-t-il, suite aux différentes études, examiné ce projet? Si oui, quelles conclusions en a-t-il tiré aujourd'hui? Où en sont les discussions avec vos homologues du gouvernement luxembourgeois? Comment évolue ce

dossier?

Monsieur le président, mon autre question concerne la ligne 162, ce qui est tout à fait différent.

Le **président**: Vous préférez poser votre autre question plus tard?

05.03 Joseph Arens (cdH): Oui, car elle est tout autre.

05.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, chers collègues, premièrement, en ce qui concerne le projet de réouverture des lignes 165 et 167, je peux vous confirmer que le dossier a été réceptionné par mon cabinet et que le gouvernement l'examinera avant les vacances d'été.

Entre-temps, le 20 mars dernier, une réunion bilatérale entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg s'est tenue concernant le secteur ferroviaire. Parmi les sujets à l'ordre du jour, il y avait la réactivation des lignes transfrontalières pour le trafic de voyageurs entre Virton et Rodange et entre Arlon et Rodange. La délégation luxembourgeoise a rappelé son désir de voir aboutir le plus rapidement possible le projet de réouverture préparé par la SNCB et les CFL. La délégation belge a signalé qu'il subsistait deux problèmes à résoudre afin de finaliser le projet.

Le premier concerne la méthode de calcul des coûts que nous réclameraient les CFL pour leurs trains qui desserviraient Virton. Quant au second, il s'agit d'adapter la tarification transfrontalière pour favoriser les voyages de courtes distances, condition importante pour qu'une telle offre rencontre le succès escompté.

La délégation luxembourgeoise a accepté de rediscuter le point ayant trait à la tarification et d'approfondir la question relative à la méthode de calcul des coûts. Au niveau des points d'arrêt à rouvrir – Messancy, Aubange et Halanzy –, le groupe SNCB ne dispose pour l'heure que de l'engagement de principe des communes concernées quant à une participation financière dans la réouverture des points d'arrêt. La date de réouverture du trafic voyageurs sera déterminée en fonction de la résolution rapide des questions restant en suspens.

En ce qui concerne le train à destination de Luxembourg, je vous informe que la mise en service graduelle, de décembre 2003 à juin 2004, de nouvelles voitures à doubles étages M-6 sur plusieurs trains de la relation ICJ et plus particulièrement sur les trains circulant en heures de pointe a permis d'augmenter la capacité en termes de places assises de plus de 25%. Lors de phases de travaux précédentes, la SNCB n'a pas constaté de hausse significative de voyageurs sur le tronçon Libramont-Luxembourg et ce, malgré la mise à disposition de la clientèle d'une capacité suffisante depuis décembre 2003.

Vu l'accroissement des capacités opérées récemment et l'expérience des phases de travaux précédentes, la SNCB estime que l'offre déjà en place présente des réserves suffisantes qui permet un transfert de la route vers le rail de nature à résoudre les problèmes de congestion routière dans cette région.

La SNCB suivra toutefois l'évolution des occupations des trains lors

05.04 Staatssecretris Bruno Tuybens: Het dossier over de eventuele heropening van de lijnen 165 en 167 werd aan mijn kabinet bezorgd en zal nog voor de zomer door de regering onderzocht worden.

Op 20 maart jongstleden werd deze kwestie op een bilaterale vergadering tussen België en Luxemburg behandeld. Luxemburg heeft herhaald dat dit project dat door de NMBS en de CFL werd voorbereid, zo snel mogelijk moet gerealiseerd worden. De Belgische delegatie heeft erop gewezen dat nog twee problemen moeten opgelost worden: de berekeningswijze van de kosten die de CFL aanreken voor de verbinding naar Virton, en de vaststelling van de grensoverschrijdende tarifiering om korte verplaatsingen aan te moedigen.

De Luxemburgse delegatie is bereid om opnieuw over die punten te onderhandelen. Voorts beschikt de NMBS enkel over een principiële toezegging van de betrokken gemeenten in verband met hun financiële bijdrage tot de heropening van de stopplaatsen. Die lijnen zullen pas opnieuw voor het reizigersverkeer worden opengesteld, nadat de hangende problemen zijn opgelost.

Wat de treinen richting Luxemburg betreft, is door de ingebruikneming van dubbeldekrijtuigen in 2003 en 2004 het aantal zitplaatsen met 25 procent toegenomen. Voordien kende het aantal reizigers op het traject Libramont-Luxembourg geen significante stijging, en dit ondanks het feit dat er sinds 2003

de cette phase de travaux et augmentera la capacité si le besoin s'en fait sentir et en fonction des moyens disponibles.

voldoende capaciteit op die lijn was.

Gelet op de toegenomen capaciteit en de ervaring die opgedaan werd tijdens de vorige fasen van de werkzaamheden, is de NMBS van oordeel dat het huidige aanbod voldoende reserves biedt om de problemen in die regio op te lossen.

De NMBS zal de evolutie van de toestand evenwel volgen en de capaciteit indien nodig optrekken.

05.05 Dominique Tilmans (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Permettez-moi toutefois d'y apporter différentes remarques.

Vous dites que l'ouverture de cette ligne dépend des solutions apportées aux questions en suspens. Quelles sont exactement les questions à ce jour?

Je crois savoir que, fin mai, la ligne Ostende-Lille sera mise en service jusqu'en septembre et ce, sans étude préalable. Il s'agit là de deux poids, deux mesures: l'ouverture d'une ligne transfrontalière en Flandre, alors que la mise en service de l'autre ligne depuis longtemps demandée sur le Luxembourg ne semble manifestement pas se matérialiser très vite.

Je m'interroge également sur l'attractivité de la ligne Ostende-Lille où la SNCF mettra à disposition un matériel roulant pour un euro par voyage, alors qu'aujourd'hui, le coût pour la SNCB est de 20 euros pour parcourir la côte en train.

Je constate qu'on a mis la ligne Ostende-Lille facilement en service, que ce n'est pas le cas pour le Sud-Luxembourg, alors qu'il y a urgence en la matière, étant donné que plus de 30.000 personnes passent quotidiennement la frontière.

Je pense qu'il s'agit là d'une question de principe et j'aimerais obtenir votre réaction à ce sujet.

En ce qui concerne la capacité, vous me donnez la même réponse que celle fournie au mois de février. Je suis désolée de devoir vous répéter que, malheureusement, la situation n'est pas la même entre la phase des travaux Libramont et celle du Sud aujourd'hui, parce que la concentration de véhicules sur le sud de la province du Luxembourg est beaucoup plus importante. Il serait intéressant que des gens de la SNCB puissent faire ces trajets en train aux heures de pointe et se rendre compte de l'affluence qu'il y a dans les trains, puisque les navetteurs doivent actuellement voyager debout dans les voitures!

05.06 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour cette réponse qui rend compte d'une évolution positive vers une solution et la réouverture de ces lignes qui sont pour nous très importantes.

05.05 Dominique Tilmans (MR): U zegt dat de ingebruikneming van die lijn afhangt van de oplossingen die gevonden worden voor de hangende problemen. Welke problemen zijn dat dan?

Eind mei wordt de lijn Oostende-Rijsel in dienst gesteld. Hiervoor werd geen voorafgaande studie uitgevoerd. Meet men hier niet met twee maten? In het Vlaamse Gewest wordt fluks een grensoverschrijdende lijn in gebruik genomen, maar de zo langgewenste verbinding met Luxemburg komt er maar niet ...

Wat de capaciteit betreft, geeft u mij hetzelfde antwoord als in februari. Maar de situatie tijdens de werken in Libramont is niet dezelfde als tijdens de fase van de werken in het zuiden van Luxemburg nu. Momenteel moeten de pendelaars rechtstaan in de trein!

05.06 Joseph Arens (cdH): De oplossing is in zicht en een heropening van de lijnen kondigt zich aan. Er bestaat alleen nog

Si j'ai bien compris, il n'y a que deux points à régler, l'un concernant la méthodologie du calcul des coûts, l'autre portant sur la tarification transfrontalière. À mes yeux, ce sont deux petits problèmes, ce qui me rend très optimiste.

Le seul point d'interrogation concerne la participation des communes concernées: je n'ai pas bien compris ce que vous entendiez par là. Ces communes doivent-elles participer à l'investissement? Doivent-elles se charger de l'aménagement des quais? Je suis surpris par cette obligation de participation communale à des infrastructures qui dépendent directement du fédéral. Je voudrais des réponses à ce sujet, même si j'ai l'impression que la situation évolue favorablement.

een probleem inzake de methodologie en de tariefberekening. Ik heb echter niet goed begrepen wat u onder een deelname van de gemeenten verstaat.

06 **Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "eentalig Franstalige poststempels op omslagen voor inwoners uit Brussel" (nr. 11051)**

06 **Question 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 cachets de la poste unilingues francophones, apposés sur des enveloppes adressées aux habitants de Bruxelles" (n° 11051)**

06.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, collega's, het gaat om het volgende. Op 29 oktober 2005 heb ik een vraag gesteld over het feit dat een omslag van het Vlaams Parlement die verstuurd werd door een Brussels lid van die instelling en bestemd was voor een Nederlandstalig gezin in Schaarbeek, terugkwam met een eentalig Franse vermelding. Toen hebt u mij geantwoord dat het om een administratieve vergissing ging en dat de nodige instructies werden gegeven om dergelijke situaties in de toekomst te vermijden.

Op 23 december heb ik u een vraag gesteld, ook schriftelijk, over het feit dat iemand uit Voeren die vanuit Brussel een brief ontving, ontdekte dat die brief ook eentalig Franse vermeldingen droeg, niet vanuit Visé, maar vanuit Brussel nog wel. Toen hebt u mij geantwoord dat De Post de bepalingen van de taalwetgeving niet wenst te miskennen, noch te ontkennen, maar dat De Post niets zal veranderen aan haar werkwijze. Die brengt met zich mee dat inwoners uit Vlaanderen op sommige omslagen uit Brussel met eentalig Franse mededelingen worden geconfronteerd.

Dat is allemaal goed en wel, bij wijze van spreken dan. Ik heb echter ook de Vaste Commissie voor Taaltoezicht ingeschakeld en die liet mij weten dat mijn klacht als gegrond werd beschouwd en dus ook ontvankelijk was. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht besloot dat de klagers wel degelijk een brief hadden moeten ontvangen met ten minste tweetalige opschriften. In die omstandigheden richt ik mij opnieuw tot u, mijnheer de staatssecretaris.

Zijn De Post en uzelf op de hoogte van die beschikkingen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht?

Werden de nodige instructies gegeven om zoiets in de toekomst te vermijden?

06.02 **Staatssecretaris Bruno Tuybens:** De bevoegde diensten van De Post hebben mij meegedeeld dat zij bevestigen dat in Brussel X voortaan wel degelijk met tweetalige in plaats van eentalige

06.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Le 19 octobre 2005, j'ai posé une question écrite à propos du fait qu'une enveloppe du Parlement flamand, postée par un membre bruxellois de ce Parlement et adressée à une famille néerlandophone à Schaerbeek, a été renvoyée avec une mention unilingue française. Dans la réponse à ma première question, le secrétaire d'État avait admis qu'il s'agissait d'une erreur administrative et que les instructions nécessaires afin d'éviter ces erreurs à l'avenir avaient été données. Le 23 décembre 2005, j'ai posé une nouvelle question écrite à propos du fait qu'un habitant néerlandophone de Fourons avait reçu du courrier en provenance de Bruxelles muni d'un cachet unilingue en français. Dans l'intervalle, la Commission permanente de contrôle linguistique a déjà rendu un avis à ce sujet. Elle estime qu'un cachet bilingue aurait dû être utilisé dans les deux cas. La Poste a-t-elle l'intention de tenir compte de cet avis et de prendre des mesures à cet égard?

06.02 **Bruno Tuybens,** secrétaire d'État: La Poste confirme qu'elle utilisera dorénavant des cachets

stempelvlaggen zal worden gewerkt. Dergelijke handelwijze is conform de toepasselijke bepalingen van de gecoördineerde taalwetgeving van 18 juli 1966 en volledig in overeenstemming met het advies van het VCT van 23 februari 2006, waarnaar u verwijst.

bilingues à Bruxelles X conformément aux lois coordonnées du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues et à l'avis du 23 février 2006 de la CPCL.

06.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik bedank u voor uw antwoord en stel vast dat ik mijn tijd niet heb verloren door de Vaste Commissie voor Taaltoezicht in te schakelen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Monsieur Arens, je vous passe maintenant la parole pour poser votre question sur la modernisation de la ligne 162 (n° 11075).

06.04 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, puis-je vous demander d'intervenir un instant? En effet, vous n'avez pas laissé, comme c'est l'habitude, l'occasion au ministre d'intervenir après avoir entendu les répliques aux réponses qu'il a données à la suite de la question et de l'interpellation de tout à l'heure.

06.04 Joseph Arens (cdH): Mijnheer de voorzitter, kan de minister antwoorden op de vragen die werden geformuleerd naar aanleiding van de replieken op de antwoorden die hij verstrekke op de vraag en de interpellatie van zo-even?

Le **président**: Monsieur Arens, je vous demande de bien vouloir m'en excuser.

06.05 Joseph Arens (cdH): Sans doute étiez-vous pressé de poser votre question!

Le **président**: Telle n'est pas mon habitude!

Monsieur Arens, je vous présente une nouvelle fois mes excuses et je propose au ministre d'intervenir sur ce point, s'il le souhaite.

07 Questions et interpellation jointes de

- Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le désengorgement des trains à destination de Luxembourg" (n°s 11041+11217)

- M. Joseph Arens au secrétaire d'État adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la ligne 165" (n° 835) (*continuation*)

07 Samengevoegde vragen en interpellatie van

- mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de overvolle treinen met bestemming Luxemburg" (nrs. 11041+11217)

- de heer Joseph Arens tot de Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de lijn 165" (nr. 835) (*voortzetting*)

07.01 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Je veux bien répondre, il n'y a pas de problème. Les deux questions de Mme Tilmans portaient sur quelles sont ces questions en suspens. Ce sont précisément celles auxquelles j'ai répondu; ce sont les différentes choses que la délégation belge a signalées et les autres questions plutôt techniques.

Deuxièmement, vous avez fait une comparaison avec la ligne Ostende-Lille. On parle là d'un train touristique, un aller-retour un seul jour par semaine. Il s'agit seulement d'un test. Ce que vous demandez dans votre question relève plutôt d'une ligne structurelle,

07.01 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Daar wil ik best op terugkomen.

Op de lijn Oostende-Rijsel, waarover mevrouw Tilmans het had, gaat het slechts om een test. In uw vraag betreft het een structurele verbinding.

d'une toute autre ampleur.

Troisièmement, M. Arens m'interrogeait sur ce qu'on demande aux communes concernées. Selon la réponse donnée par le groupe SNCB, celle-ci demande aux communes un engagement de principe d'une participation financière dans la réouverture des points d'arrêt.

Je peux vous proposer de vous donner par écrit le détail des réponses que le groupe SNCB voudrait faire connaître. Je crois que ce serait mieux pour vous et pour moi.

Mijnheer Arens, van de gemeenten wordt een financiële bijdrage gevraagd in het kader van de heropening van de stopplaatsen. Ik kan u de antwoorden van de NMBS-Groep bezorgen.

07.02 Dominique Tilmans (MR): Oui. Vous pouvez me donner les deux?

07.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Oui. Parfait.

07.04 Dominique Tilmans (MR): Monsieur le ministre, vous avez répondu au sujet de la capacité des trains, mais je vous assure qu'il y a de très gros problèmes pour le moment et je souhaiterais vous inviter à demander aux décideurs de la SNCB de prendre ces trains aux heures de pointe. Je sais qu'on en a ajouté mais ces trains sont hyper bondés. C'est excessivement important.

07.04 Dominique Tilmans (MR): Ik wil toch onderstrepen dat er momenteel een groot capaciteitsprobleem is met betrekking tot de treinen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la modernisation de la ligne 162" (n° 11075)

08 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de modernisering van lijn 162" (nr. 11075)

08.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, début décembre, vous m'informiez que le projet de modernisation de la ligne 162 serait financé par un emprunt contracté par la SNCB Holding. Les intérêts de ce préfinancement seraient couverts par une dotation régionale de la Région wallonne tandis que le capital serait remboursé sur plusieurs années via des prélèvements sur la dotation d'investissements de l'État.

08.01 Joseph Arens (cdH): Begin december kondigde u aan dat de NMBS Holding een lening zou aangaan om de geplande modernisering van lijn 162 te financieren. U hebt een aantal werkgroepen gelast de meest geschikte financiële constructie op poten te zetten. Hoever staan die werkzaamheden? Hoe verlopen de onderhandelingen met het Groothertogdom Luxemburg? Hoever is het moderniseringsproject van lijn 162 reeds gevorderd?

Vous avez organisé des groupes de travail avec les spécialistes du gouvernement fédéral et de chaque gouvernement régional afin de mettre au point le montage financier le plus adéquat. A l'époque où je vous interrogeais, ces travaux étaient toujours en cours.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'informer de l'état d'avancement des travaux entamés par ces groupes de travail? Qu'en est-il des dispositions précises que contiendront les contrats à conclure? Les négociations avec le Grand-Duché de Luxembourg concernant cette ligne évoluent-elles également? Où en est exactement le projet de modernisation de la ligne 162?

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Arens, je peux vous confirmer que les travaux des groupes de travail auxquels participent les Régions se sont bien déroulés. Toutes les questions techniques étant résolues, la rédaction des contrats est en cours. Les dispositions reflèteront exactement les éléments de la décision prise en comité de concertation État-Régions du 7 décembre 2005, auquel j'ai moi-même participé.

08.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De technische problemen zijn opgelost. De contracten worden thans uitgewerkt. De bepalingen zullen worden opgesteld in overeenstemming met de

beslissing die op 7 december 2005 door het overlegcomité van de overheid en de Gewesten werd genomen.

08.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, je me réjouis de voir que les choses évoluent et que nous pouvons espérer voir un jour se concrétiser une sérieuse modernisation de cette ligne 162.

08.03 Joseph Arens (cdH): Ik noteer dat het project gunstig evolueert en dat de modernisering van lijn 162 concreet vorm kan krijgen.

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

De **voorzitter**: De heer Chastel en mevrouw De Meyer hebben hun respectieve vragen 11087 en 11175 laten uitstellen.

09 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het negeren van de seinen die op rood staan bij de spoorwegen" (nr. 11139)

09 Question 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 feux rouges brûlés par des conducteurs de train" (n° 11139)

09.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik steun op cijfers van de NMBS zelf, waaruit blijkt dat het alweer steeds meer gebeurt dat treinen niet stoppen wanneer het sein op rood staat. Volgens de NMBS heeft dat vaak te maken met een menselijke fout.

Krokodil, het systeem dat de veiligheid van bijna 92% van de spoorwegen regelt, zorgt ervoor dat bestuurders bij een groen sein een visuele en een auditieve verwittiging krijgen. Dat gebeurt ook bij een geel of oranje sein. De bestuurder moet dan bevestigen dat hij het sein gemerkt heeft, zoniet wordt de trein tot stilstand gebracht. Bij een rood sein zou, volgens de informatie die ik heb, daarvan nog geen sprake zijn.

Mijn eerste vraag luidt dan ook of u dat kunt bevestigen. Het komt mij namelijk nogal vreemd voor dat het systeem wel bij een groen of oranje sein werkt, maar niet bij rood.

Indien dat klopt, waarin werd dan voorzien om daaraan te verhelpen? Als een bestuurder het rood licht negeert, kan in het seinhuis dan met hem contact worden opgenomen via gsm? Op dat vlak had ik graag vernomen of er ondertussen gezorgd is voor de bereikbaarheid van het gsm-net over heel het spoorwegnet, want dat is lang niet het geval geweest. Ik weet niet of dat nu in orde is.

09.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, ik wil het antwoord op uw vraag starten met in herinnering te brengen dat er verschillende seinbeelden bestaan. Een sein dat een rood licht vertoont, verbiedt inderdaad het voorbijrijden. Een groen licht kondigt een niet-beperkend afwaarts sein aan. Een geel licht kondigt een afwaarts sein aan dat het voorbijrijden verbiedt.

Het systeem borstel-krokodil, zoals dat heet, was het eerste

09.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Selon des chiffres de la SNCB, les conducteurs de train brûlent de plus en plus de feux rouges. Le système de sécurité "crocodile", qui règle près de 92% du réseau ferroviaire, transmet un avertissement visuel et sonore au conducteur en cas de feu vert ou jaune. Le conducteur doit confirmer la réception de ce signal, à défaut de quoi le train est automatiquement stoppé. Ce ne serait toutefois pas le cas pour les feux rouges. Cette information est-elle exacte? Quelle est la logique de ce système?

Lorsqu'un conducteur brûle un feu rouge, le poste de signalisation peut-il le contacter par gsm? L'ensemble du réseau ferroviaire est-il joignable par gsm entre-temps?

09.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Le premier système de sécurité destiné à prévenir des erreurs humaines - le dispositif "crocodile" - ne pouvait être réalisé que pour deux des trois signaux. Étant donné qu'un feu jaune précède un feu rouge et que la

veiligheidssysteem dat werd ingevoerd om menselijke fouten te voorkomen. Met dat systeem kunnen slechts twee van de drie mogelijke seinstanden fysisch gematerialiseerd worden in de stuurpost bij de treinbestuurder. Er werd gekozen voor de stand groen en de stand geel. Die keuze werd gebaseerd op verschillende redenen. Bij het voorbijrijden van een sein dat gele lichten toont, moet de bestuurder reageren en remmen, aangezien het sein een gesloten stopsein aankondigt. Door de grote inertie van de trein is het immers belangrijk dat de remming op tijd start, zodat de trein tijdig tot stilstand komt, voor het rode licht.

Via de borstel en de krokodil wordt het seinbeeld in de stuurpost fysisch gematerialiseerd. Doordat de bestuurder de informatie moet bevestigen, is de ontvangst van de informatie derhalve gewaarborgd. Bovendien is het spoorwegsysteem zo georganiseerd dat de meeste seinen die de bestuurders tegenkomen, een groen licht tonen. Het materialiseren van het voorbijrijden van een groen licht in de stuurpost maakt het mogelijk de werking van het systeem borstel-krokodil te controleren en in geval van storing de onderhoudsdienst te verwittigen.

Er werd beslist – dat is dan de positieve kant – om op termijn de signalisatie op het net zo aan te passen dat elk stopsein een stopfunctie krijgt. Op dit ogenblik zijn er twee systemen in gebruik. Het eerste is het TBL1-systeem waarmee 13% van de seinen is uitgerust en dat een automatische noodremming veroorzaakt bij het overschrijden van een rood sein. Het tweede systeem is dat van borstel-krokodil, waarbij het naleven van een sein dat het voorbijrijden verbiedt op de waakzaamheid van de treinbestuurder berust.

Vanaf 2007 zal het TBL1+-systeem dat uit het bestaande TBL1-systeem werd ontwikkeld, geleidelijk over het hele net worden ingevoerd. De helft van het spoornet zal tegen 2009 ermee worden uitgerust. Op dit deel van het spoornet circuleert 80% van het spoorverkeer. Het volledige net volgt tegen 2012. Het overschrijden van een sein dat een rood licht toont, zal dan een gedwongen noodremming tot gevolg hebben. Extra veiligheid wordt verzekerd doordat het systeem er ook voor zorgt dat wanneer een trein sneller dan veertig kilometer per uur rijdt op driehonderd meter voor het gesloten sein, er automatisch een noodremming wordt uitgevoerd.

De dekking van het spoorwegnetwerk door de openbare gsm-netwerken is een punt waaraan de mobiele operatoren permanent werken in functie van het belang dat zij menen te hechten aan het bereiken van de treinreiziger als klant. De NMBS-groep kan evenwel onmogelijk het investeringsprogramma van de mobiele operatoren terzake rechtstreeks aansturen. Wel kan de NMBS-groep bij de keuze van een externe leverancier voor haar eigen behoeften aan gsm-diensten, waarvan het contact met de treinbestuurder en treinbegeleider uiteraard deel uitmaken, een zo goed mogelijke dekking van het spoorwegnet als een der criteria in overweging nemen.

In die zin heeft haar huidige leverancier van mobiele diensten een belangrijke verbetering van de dekking van het spoorwegnetwerk gerealiseerd. In de praktijk zal echter nooit door een van de drie mobiele operatoren 100% dekking kunnen worden geboden. Daarom zal Infrabel belangrijke investeringen doen om zelf een gsm-netwerk

distance de freinage des trains est longue, on a choisi le vert et le jaune.

Notre réseau ferroviaire est organisé de telle façon que la plupart des feux sont verts. Quand un train franchit un feu vert, le poste de conduite doit en être informé en vue d'un contrôle. À terme, la signalisation sera étendue à chaque signal d'arrêt. Deux systèmes sont actuellement en service. Outre le système "crocodyle", le dispositif TBL-1 couvre 13% du réseau ferroviaire et permet un arrêt d'urgence automatique en cas de franchissement d'un feu rouge. À partir de 2007, le système TBL-plus amélioré sera instauré sur l'ensemble du réseau. La moitié du réseau, soit 80% des trains, sera adapté d'ici à 2009, et l'ensemble du réseau le sera d'ici à 2012. À compter de cette date, brûler un feu rouge aboutira automatiquement à un arrêt d'urgence. Il en ira de même des trains qui rouleront à une vitesse supérieure à 40 km/h 300 mètres avant un signal fermé.

En ce qui concerne les téléphones portables, la SNCB choisit son fournisseur notamment sur la base du pourcentage de couverture du réseau ferroviaire. Le fournisseur actuel a fourni des efforts considérables et Infrabel développera quant à lui un système de téléphonie mobile pour l'ensemble du réseau ferroviaire. Je déposerai sous peu un projet de loi relatif à ces points.

uit te bouwen om het hele spoorwegnetwerk te dekken voor telefonische contacten tussen spoorwegpersoneel. Het wetsontwerp dienaangaande zal binnenkort in de Kamer worden ingediend.

09.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u eveneens voor uw antwoord. Ik durf er alleen op aan te dringen dat zo snel mogelijk werk wordt gemaakt van de dekking door het gsm-netwerk. Ik meen dat dit voor de preventie van ongevallen van pas kan komen, maar ik meen dat ik u daarvan niet hoeft te overtuigen.

09.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): J'espère que le secrétaire d'État fera en sorte d'assurer dès que possible une couverture intégrale du réseau ferroviaire par un fournisseur de téléphonie mobile car c'est-là un élément essentiel de la prévention des accidents.

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

10 Vraag van de heer Dirk Claes aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het verleden van de heer Haek als regeringscommissaris" (nr. 11203)

10 Question de M. Dirk Claes au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le passé de M. Haek en tant que commissaire du gouvernement" (n° 11203)

10.01 Dirk Claes (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het is zo dat u onlangs nog verschillende toplopen van overheidsmanagers bekend hebt gemaakt. Er is nu ook discussie ontstaan over de ontslagvergoedingen, waaronder ook deze van de topman van de NMBS, de heer Jannie Haek. Deze zou voor zijn benoeming bij de NMBS, commissaris zijn geweest bij de Nationale Loterij.

Graag had ik daar enige verduidelijking over gekregen. Op welke datum heeft de heer Haek deze functie van commissaris eventueel neergelegd? Welke verantwoordelijkheden had de heer Haek bij de Nationale Loterij? Heeft de heer Haek op een bepaald moment zijn topfunctie bij de NMBS gecombineerd met taken in andere overheidsbedrijven? Zo ja, om welke overheidsbedrijven en om welke periode gaat het? Als er cumulatie heeft plaatsgevonden, waarom trad u daartegen niet op? Was er een verloning verbonden aan die functie? Om welke bedragen gaat het dan? Wie heeft eventueel de heer Haek opgevolgd in zijn functie van commissaris bij de Nationale Loterij?

10.01 Dirk Claes (CD&V): Le secrétaire d'État a publié récemment les salaires des managers publics, dont celui de M. Haeck. Avant sa nomination à la SNCB, ce dernier aurait été commissaire à la Loterie nationale. Quand y a-t-il démissionné? Quelles étaient ses responsabilités? M. Haeck a-t-il cumulé sa fonction de dirigeant avec des missions dans d'autres entreprises publiques? Pourquoi le secrétaire d'État n'est-il pas intervenu à l'encontre de cette situation? Quels revenus M. Haeck a-t-il tirés de ses activités complémentaires? Qui a succédé à M. Haeck dans sa fonction de commissaire?

10.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, de heer Haek is tot op heden regeringscommissaris voor de minister van Begroting bij de Nationale Loterij. Er is dienaangaande geen wettelijke onverenigbaarheid. Ook andere gedelegeerde bestuurders oefenen een functie uit in opdracht van de regering bij andere overheidsbedrijven. Net zoals voor de andere regeringscommissaris bij de Nationale Loterij is deze bezoldiging vastgelegd op een jaarlijkse forfaitaire vergoeding van 15.000 euro en 500 euro voor elke vergadering van de raad van bestuur.

10.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: M. Haeck exerce encore la fonction de commissaire du gouvernement pour le ministre du Budget auprès de la Loterie nationale. Il n'est nullement question d'incompatibilité légale. D'autres administrateurs délégués exercent également une fonction dans d'autres entreprises publiques à la demande du gouvernement. M. Haeck perçoit, en sa qualité de commissaire du

gouvernement, une rémunération forfaitaire de 15.000 euros par an et 500 euros par réunion du conseil d'administration.

10.03 Dirk Claes (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, dit is zeer eigenaardig. Ik had verwacht dat we met u, die toch bekend staat om uw ethische interventies, minstens zouden kunnen vaststellen dat een overheidsmanager vrij is van andere taken en geen andere verantwoordelijkheden opneemt. Ik denk dat het werk van een overheidsmanager, zeker bij de NMBS, een meer dan fulltime job is bij wijze van spreken. Ik denk dat hij daar al zijn tijd voor nodig heeft. Het verbaast mij dan ook werkelijk dat dit nog kan. Het heeft weinig zin om te spreken over lonen en lonen te vergelijken indien er hier en daar nog kan worden bijverdiend met postjes. Ik vind dat dit werkelijk alles slaat.

10.03 Dirk Claes (CD&V): J'attendais une attitude plus éthique de la part du secrétaire d'État, également à propos de cette question. Un manager public ne devrait pas exercer d'autres fonctions. La mission de M. Haeck à la SNCB représente plus qu'un emploi à temps plein. C'est un comble que l'on discute des salaires, tout en permettant l'acquisition de revenus complémentaires provenant d'activités diverses exercées à d'autres postes.

10.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, ik wil daar nog even op reageren. Ik ben die mening niet toegedaan. Ik denk dat het belangrijk is om in een raad van bestuur van een overheidsbedrijf een goede mix te hebben van ervaring en expertise. Zo is de heer Luc Lallemand bijvoorbeeld bestuurder bij De Post en de heer Descheemaeker bij BIAC. Ik denk dat het ook logisch en nodig is, omdat men een bepaalde expertise en knowhow moet hebben vanuit het leiden van een overheidsbedrijf die men dan als bestuurservaring mee op kan nemen in een andere overheidsfunctie. Er moet net zo goed een goede mix zijn met mensen die privé-bedrijven leiden en die ervaring hebben. Het is dus goed om een mix te hebben. Dat wil ik toch even signaleren.

10.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Je ne suis pas d'accord. Il est important que le conseil d'administration d'une entreprise publique puisse bénéficier d'un mélange d'expérience et de savoir-faire.

10.05 Dirk Claes (CD&V): In dat geval stel ik voor dat, wanneer wij nog eens het lijstje met de lonen van de overheidsmanagers overlopen, wij er ook nog bijvoegen welke bedragen zij nog bijverdienen. Wij hebben op die manier een correcter zicht op hun verdiensten.

10.05 Dirk Claes (CD&V): Si d'aventure on établissait encore une liste des salaires des "top managers" des entreprises publiques, il serait préférable de mentionner également les revenus complémentaires. Quelles sont les responsabilités précises de M. Haeck à la Loterie nationale?

Het is misschien ook nuttig te weten welke verantwoordelijkheden de heer Haek bij de Nationale Loterij had of heeft. Ik weet niet of de staatssecretaris nu kan antwoorden op de vraag welke verantwoordelijkheden de heer Haeck precies heeft bij de Nationale Loterij.

10.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik dacht dat ik daarop had geantwoord.

10.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Je puis supposer que M. Claes sait en quoi consiste la mission d'un commissaire du gouvernement.

10.07 Dirk Claes (CD&V): Ja, maar wat volgt hij specifiek op bij de Nationale Loterij? Heeft hij specifieke functies?

10.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens: U weet wat een regeringscommissaris doet, neem ik aan. Het is uiteraard wel belangrijk om een regeringscommissaris te hebben.

10.09 Dirk Claes (CD&V): Dank u wel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Dirk Claes aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de plannen van de Nationale Loterij in verband met Francorchamps voor het jaar 2006" (nr. 11204)

11 Question de M. Dirk Claes au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les plans de la Loterie nationale en ce qui concerne Francorchamps pour l'année 2006" (n° 11204)

11.01 Dirk Claes (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in het kader van een commerciële incentive voor verkooppunten en commerciële partners van de Loterij, huurde de Loterij in 2005, tijdens de Grand Prix, gedurende drie dagen een loge voor een totaalbedrag van ongeveer 75.000 euro, zonder BTW.

U verduidelijkt reeds eerder dat er geen rechtstreekse steun voor de organisatie van Francorchamps werd gegeven. Over een financiële bijdrage van de Nationale Loterij voor evenementen op of rond het circuit van Francorchamps voor het jaar 2006 is nog niets geweten.

Zal de Nationale Loterij op een of andere manier gelden, hetzij commerciële incentives, steun, of wat dan ook, overmaken voor evenementen op of rond het circuit van Francorchamps? Zo ja, voor welke activiteiten en welke bedragen?

11.01 Dirk Claes (CD&V): Lors du Grand Prix de Francorchamps, en 2005, la Loterie nationale a loué pendant trois jours une loge à 75.000 euros hors TVA, destinée à servir de stimulant commercial pour ses points de vente et ses partenaires commerciaux. Que fera la Loterie nationale en 2006? Quelles activités envisage-t-elle et quels montants sont en jeu?

11.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Claes, de Nationale Loterij huurt voor de periode van 1 februari 2006 tot en met 31 januari 2007 een loge op het circuit van Francorchamps. Deze loge wordt met name gebruikt in het kader van commerciële incentives voor de verkooppunten van de Nationale Loterij. Het totale bedrag voor de huur van deze loge is 125.000 euro, exclusief BTW.

11.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: La Loterie nationale loue une loge sur le circuit entre le 1^{er} février 2006 et le 31 janvier 2007. Elle l'utilise dans le cadre de stimulants commerciaux pour ses points de vente. Le loyer total se monte à 125.000 euros, hors TVA.

11.03 Dirk Claes (CD&V): Het kan wel zijn dat de Nationale Loterij dit nodig heeft om een aantal incentives te kunnen geven, maar ik stel wel vast dat het bedrag stijgt van 75.000 euro naar 125.000 euro, in een jaar dat er geen Grand Prix zal plaatsvinden.

11.03 Dirk Claes (CD&V): Il se peut que la Loterie nationale ait besoin de cette loge pour des stimulants mais le montant passe de 75.000 euros à 125.000 euros alors qu'il n'y aura pas de Grand Prix cette année.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "veiligheidscamera's in de spoorwegstations" (nr. 11265)

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheid van treinstations" (nr. 11331)

12 Questions 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 caméras de surveillance installées dans les gares ferroviaires" (n° 11265)

- M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la sécurité dans les gares ferroviaires" (n° 11331)

12.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u kent de aanleiding van deze vraag, in casu de veiligheidssituatie in de stations. Dit heeft alles te maken met de moord in het Centraal Station van enkele weken geleden.

Als dagelijkse gebruiker van het Centraal Station en van het openbaar vervoer heb ik vernomen dat de camera's die er staan opgesteld – niet zo weinig in aantal – geen echt overtuigend materiaal leveren vermits men een goede week heeft moeten wachten vooraleer de beelden werden vrijgegeven. De beelden waren niet heel duidelijk. Bovendien heeft men gebruik moeten maken van ander filmmateriaal van andere camera's buiten het station om de daders te kunnen identificeren.

Het Centraal Station is niet het veiligste van Brussel zoals sommigen beweren maar het minst onveilige. Als gebruiker en met de ervaring van iemand die reeds meer dan 15 jaar dagelijks naar Brussel spoort, weet ik dat ook het Centraal Station problemen heeft inzake veiligheid. Het tragisch incident is daar een jammerlijke bevestiging van. Ik weet dat de situatie in andere grote stations niet beter is. Ik herhaal dat de situatie in het Centraal Station de minst slechte is. Na 22 uur kan het eng zijn om in de grote hall van het Zuidstation aan te komen. Dan heb ik het nog niet over de gang naar de sporen in het Noordstation waar het zo mogelijk nog enger is.

Ik wil nog geloven dat het een subjectief gevoel van onveiligheid is. Een subjectief gevoel van onveiligheid is gebaseerd op objectieve vaststellingen. Het minste dat men kan verwachten is dat de beveiligingscamera's behoorlijk functioneren. Dat was duidelijk niet het geval in het Centraal Station.

Ik kom tot mijn vraag.

Mijnheer de staatssecretaris, wat gaat men daaraan doen? U weet dat er biometrische camera's bestaan. Dat zijn camera's die mensen als het ware herkennen. Mensen met een gerechtelijk verleden worden onmiddellijk gesignaleerd bij de politie die de camera's volgt. Deze politiediensten kunnen beslissen wat ze moeten doen.

Ik denk in elk geval dat beter en talrijker opgesteld materiaal verantwoord is, vandaar mijn vragen.

12.02 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag zal wat algemener zijn. Ik ben ook een regelmatig gebruiker van de trein. Ik moet zeggen dat ik, in tegenstelling tot de heer Van den Eynde, niet behept ben met grote angstgevoelens als ik in het Centraal Station ben. Dat heeft misschien te maken met het feit dat ik mij niet bezighoud met het aanwakkeren van angstgevoelens en daar ook geen garen bij wil spinnen. Het kan natuurlijk zijn dat, wanneer men voortdurend angstgevoelens aanwakkert, men daarvan misschien ook zelf vlugger het slachtoffer kan zijn.

12.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dans le cadre du meurtre commis récemment à la gare Centrale à Bruxelles, les nombreuses caméras de surveillance de la gare n'ont pas produit du matériel vraiment convaincant. Les images étaient imprécises. La gare Centrale est celle des gares de Bruxelles où il y a le moins d'insécurité mais ses caméras de surveillance doivent fonctionner convenablement. Que compte faire le secrétaire d'État pour remédier à ce problème ? Installera-t-on des caméras biométriques?

12.02 Guido De Padt (VLD): Contrairement à M. Van den Eynde, je ne suis pas sujet à l'angoisse et je ne souhaite pas éveiller ce type de sentiment. Un meurtre tout aussi insensé commis dans ma ville est passé beaucoup plus inaperçu. Le drame de la gare Centrale doit nous inciter à la réflexion, entre autres à

Mijnheer de staatssecretaris, het incident in het Centraal Station moet ons tot bezinning en reflectie brengen, hoewel ik denk dat het van alle plaatsen en tijden kan zijn. Ik heb als burgemeester van een kleine stad drie jaar geleden meegemaakt dat drie jonge mensen werden vermoord voor 80.000 Belgische frank. De moord werd uitgevoerd door twee Vlamingen, twee blanke mensen. Ik heb daar niet zo veel rumoer over gehoord, hoewel dat even ernstig, zo niet ernstiger, was als wat wij nu hebben meegemaakt.

Ik denk dat de NMBS en wij allemaal ons moeten bezinnen over de feiten en ook over de manier waarop het wordt aangepakt en door mensen wordt gepercipieerd. Ik denk dat we ervoor moeten waken dat de feiten ernstige repercussies op het treingebruik zouden hebben, gelet op het feit dat wij het treingebruik willen stimuleren.

Ik ben ook van oordeel dat in eerste instantie de gerechtelijke en politieke diensten hier hun werk moeten doen. De NMBS moet echter ook mee het voortouw nemen. Het is de stelling van sommigen of van velen dat de NMBS, vanaf het ogenblik dat men een kaartje of een abonnement heeft gekocht, een middelenverbintenis dan wel een resultaatsverbintenis zou hebben op het vlak van de veiligheid van de pendelaar of de treingebruiker. Dat is niet zo evident.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wou u over de veiligheid van de stationsgebouwen een aantal vragen stellen.

Kunt u mij statistieken bezorgen over het aantal en de aard van criminele feiten in de belangrijkste treinstations en in het bijzonder in Brussel-Centraal? Hoe zijn de cijfers de voorbije jaren geëvolueerd?

Worden er regelmatig veiligheidsaudits uitgevoerd in de belangrijkste treinstations? Zo ja, wat is het resultaat daarvan? Wat is voor verbetering vatbaar?

Welke middelen worden conform het beheerscontract jaarlijks uitgetrokken voor de veiligheid van de reizigers in de treinstations?

12.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, collega's, het camerabewakingssysteem van het Centraal Station werd tussen 2003 en 2004 geïnstalleerd tijdens de renovatiewerken aan het stationsgebouw.

De technische kenmerken en de inplanting van de camera's werden zo bepaald dat ze beantwoorden aan de algemene behoeften inzake toezicht. De geplaatste camera's zijn van het type observatie en geven een totaalbeeld van de betrokken plaats en de bewegingen van personen.

Het werd wellicht vastgesteld dat de kwaliteit van de MIVB-beelden beter was dan deze in het Centraal Station zelf. Het zijn echter de beelden van het Centraal Station die hebben geleid tot de arrestatie van de mogelijke daders van de moord op Joe Van Holsbeeck.

De studies in verband met de camerabewaking die nu worden uitgevoerd, zijn een onderdeel van de strategie inzake beveiliging van gebouwen en installaties. Er werden gedetailleerde technische specificaties bepaald om te voldoen aan de drie noodzakelijke

propos de ses répercussions possibles sur l'utilisation du train. En effet, les pouvoirs publics veulent promouvoir le rail. Les services judiciaires et de police doivent d'abord accomplir leur tâche, mais il convient aussi que la SNCB prenne des initiatives. Ainsi, en matière de sécurité, la société doit-elle contracter à l'égard des usagers du rail une obligation de résultats ou de moyens ?

Le secrétaire d'État dispose-t-il de chiffres relatifs au nombre et à la nature des délits commis dans les principales gares? Quelle évolution ces chiffres ont-ils affichée ces dernières années? Est-il procédé régulièrement à des audits de sécurité dans ces gares et quels en sont les résultats? Quelles sommes sont affectées annuellement à la sécurité dans les gares?

12.03 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: L'actuel dispositif de caméras a été installé en 2003-2004 dans le cadre des travaux de rénovation de la gare Centrale. Les caractéristiques techniques des caméras et leur implantation doivent répondre à un besoin de surveillance général. Les caméras fournissent une image globale des lieux. Les futurs systèmes qui sont à l'étude aujourd'hui ne devront pas seulement être utilisables à des fins d'observation générale, mais aussi pour le signalement et l'identification de personnes. Ce type de système a été testé avec succès à la gare d'Ottignies et sera installé dans cinquante gares à risques, dont bien sûr celle de

functies: observatie, signalement en onbetwistbare identificatie van personen. Deze nieuwe veiligheidsbenadering werd met succes toegepast in het station van Ottignies en zal worden veralgemeend naar 50 risicostations in het kader van het fameuze project-Malaga.

In het station Brussel-Centraal, dat logischerwijs deel uitmaakt van dit project, zal het camerasysteem worden verbeterd om aan deze nieuwe eisen te voldoen.

Mijnheer De Padt, op uw vraag naar statistieken over het aantal en de aard van de criminele feiten in de belangrijkste stations, kan ik u meedelen dat de NMBS-Groep geen informatie heeft met betrekking tot het aantal en de aard van de criminele feiten gepleegd in de belangrijkste treinstations of over de evolutie van deze cijfers de voorbije jaren. Deze materie behoort immers tot de expliciete bevoegdheid van de politiediensten en ik verwijs u voor dit aspect van uw vraag naar minister Dewael.

De evaluatie van de criminologische en criminogene fenomenen gebeurt op permanente basis in het samenwerkingsverband tussen de spoorwegpolitie en de veiligheidsdienst van de NMBS-Holding. De inspanningen die de NMBS-Groep levert voor de veiligheid van de reizigers komen in aanmerking voor compensatie door de Staat. In principe worden de personeels- en de werkingskosten - inclusief de omkadering - die betrekking hebben op Securail - de veiligheidsdienst van de NMBS-Holding - en de Nationale Controlekamer gecompenseerd door de staatsdotatie. In 2005 ging het om een bedrag van 14,75 miljoen euro.

Wat uw specifieke vraag in verband met Securail betreft, staat er vanmiddag nog een andere vraag aan de agenda die ik dan meer in detail zal beantwoorden.

12.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. In de loop der jaren heb ik verschillende vragen gesteld in verband met de veiligheid. Ik bedoel dat ik vaak vragen gesteld heb over de veiligheidsstatistieken en dat ik altijd wel bij uw departement naging wat in de treinen zelf gebeurde. Wat in de stations gebeurt behoort inderdaad veeleer tot de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken, die een liberaal is, mijnheer De Padt; u kunt misschien uw vraag aan hem stellen.

Dat gezegd zijnde, als iemand die zijn eigen fobieën in het leven heeft geroepen kan ik alleen maar noteren dat u blijkbaar van mening bent dat de moord die gepleegd is door Vlamingen erger is dan een andere, en met u betreuren dat de moord waar u het daarnet over had, niet voldoende in de actualiteit is gekomen, al kan ik daar ook niet aan doen. Ik was niet bevoegd voor die zaken.

Het volgende wil ik u toch vertellen, mijnheer de staatssecretaris, mijnheer De Padt, en daar is niets spectaculair aan, en het is evenmin verzonnen. U zou eens op een zondagavond, na 22.00 uur, bijvoorbeeld in het Zuidstation van Brussel moeten binnenkomen via de grote hall. Ik heb het onlangs nog meegemaakt. Ik stond te wachten op een trein. Er lopen daar heel wat mensen. Het politiekantoor aldaar, is om 22.00 uur al gesloten, evenals de handelszaken. Op dat ogenblik komt een jong meisje – een

Bruxelles-Central, dans le cadre du projet Malaga.

La SNCB ne dispose pas d'informations sur la nature et sur le nombre de faits punissables commis dans les gares, ni dès lors sur leur évolution. Ce point relève de la compétence de la police et je renvoie donc l'auteur de la question au ministre de l'Intérieur.

L'évaluation des phénomènes criminogènes et criminologiques retient l'attention dans le cadre de l'accord de coopération entre la police et la SNCB.

Les frais de personnel et de fonctionnement de Securail, ainsi que le matériel de la salle de contrôle, sont financés par l'État. En 2005, il s'agissait de 14,75 millions d'euros.

12.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Comme M. De Padt, je déplore que le meurtre de Grammont ait été relégué au second plan dans les médias, mais je ne suis pas responsable de cette situation. J'ai peut-être certaines phobies mais je peux garantir à M. De Padt qu'après dix heures du soir, lorsque le poste de police et les magasins sont fermés, la gare du Midi n'offre pas un spectacle rassurant. Récemment, j'ai dû secourir une jeune fille – d'ailleurs allochtone – qui était importunée.

allochtone, mijnheer De Padt – binnengelopen, achtervolgd door vijf of zes jonge allochtonen. Ik merk dat het meisje panikeert. Zij zoekt naar iets waar zij binnen kan geraken, maar dat gaat niet. Zij neemt een telefoon in de hoop indruk te maken op degenen die haar volgen, maar dat maakt geen indruk en zij wordt werkelijk lastiggevallen

Ik ben toen tussenbeide gekomen en ik heb luider geroepen dan al die allochtonen samen. Het meisje is kunnen gaan lopen. Welnu, ik kan u verzekeren dat zoiets beangstigend is. Dat moet u eens meemaken. U moet na 22.00 uur in het Noordstation, of in het Zuidstation van Brussel eens binnenwandelen. Probeer het eens en dan zult u minder snel zeggen dat ik hier fobieën creëer.

12.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, wij moeten hier niet het debat tussen ons beiden voeren. Wij moeten de staatssecretaris ondervragen en een repliek op zijn antwoord geven. Ik heb er echter geen bezwaar tegen dat u een repliek geeft op mijn vraag, integendeel.

Mijnheer de voorzitter, ik heb er gewoon voor gepleit dat wij in het leven ertoe in staat moeten zijn om op bepaalde ogenblikken bepaalde zaken te nuanceren. Dat is de enige oproep die ik heb gedaan. Ik heb u ook willen aangeven dat ik, een regelmatige gebruiker van het openbaar vervoer, niet word geconfronteerd met dezelfde gevoelens. Dat neemt natuurlijk niet weg dat voornoemde gevoelens en de feiten er kunnen zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, ik zou toch het volgende willen opmerken. Volgens het antwoord dat u mij geeft, zou ik bij minister Dewael moeten aankloppen om cijfers op te vragen. Ik vind dat antwoord toch maar minnetjes in hoofdte van de NMBS zelf. Elk overheidsbedrijf dat zichzelf respecteert, zou op de hoogte moeten zijn van wat er zich binnen zijn infrastructuur afspeelt. Indien het daarvan geen kennis heeft, kan het ook de zaken niet in een duidelijke context plaatsen en kan het nooit invulling geven aan de vraag van de reiziger of de NMBS een onveilige groep is en die niet goed bezig is.

Ik zou dus toch willen aandringen op de cijfergegevens. Als de NMBS mij vraagt om de vraag aan minister Dewael te stellen, zal ik dat natuurlijk doen. U en de NMBS kunnen echter ook rechtstreeks bij uw collega Dewael terecht om de gegevens op te vragen.

Mijnheer de staatssecretaris, het zou goed zijn dat de NMBS zelf alles wat zich binnen haar contouren afspeelt op het vlak van de onveiligheid, in beeld zou willen brengen, al wat het maar om daarover correcte informatie te kunnen verschaffen.

12.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, het is niet echt aangewezen – ik ben er zeker van dat u het daarmee eens zal zijn – dat een overheidsbedrijf volledig parallel met de federale politie een dossier zou opstellen van de misdrijven die in zijn gebouwen gebeuren. Het zou geen goed precedent zijn, indien wij aan de NMBS zouden vragen om dat te doen.

Bovendien blijven de stations openbare plaatsen. Om die reden is er ook spoorweggpolitie.

12.05 Guido De Padt (VLD): Ce n'est pas parce qu'il règne un certain sentiment d'insécurité et que certains faits ont réellement été commis qu'on peut dire tout et n'importe quoi au sujet de la sécurité dans les gares ferroviaires.

Je n'apprécie guère que la SNCB me renvoie au ministre de l'Intérieur. Notre société des chemins de fer devrait disposer d'informations concernant les faits commis dans les gares. Sinon, comment pourrait-elle répondre aux questions légitimes des voyageurs concernant la situation en matière de sécurité?

12.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Dans ma réponse, j'ai voulu clairement circonscrire les domaines de compétences des uns et des autres. Les attributions de Securail ont été nettement délimitées et elles diffèrent de celles de la police ferroviaire et des autres services de police. À mon sens, la constitution par la

Ik heb niet als dusdanig gesuggereerd dat u absoluut aan de heer Dewael de vraag moet stellen. Het enige wat ik wil doen, is heel uitdrukkelijk het verschil maken tussen de bevoegdheden in het dossier. Bijvoorbeeld, de bevoegdheden van Securail zijn heel duidelijk omlijnd en zijn volledig verschillend van de bevoegdheden van de spoorwepolitie en van de gewone, andere politiediensten.

SNCB de dossiers propres et parallèles à propos des délits commis dans ses bâtiments ne serait pas une bonne chose. Il s'agit du reste de bâtiments publics pour lesquels la police ferroviaire est compétente.

Het zou echt geen goed idee zijn om het overheidsbedrijf te vragen om, parallel met de politie, een soort dossier samen te stellen met statistische gegevens rond misdrijven die worden gepleegd. Dat zou in onze staat niet erg productief zijn.

12.07 Guido De Padt (VLD): Daarvoor pleit ik in feite niet, maar ik pleit er wel voor dat de NMBS een degelijke analyse zou maken van de onveiligheidssituatie die zich binnen haar instellingen voordoet en, op basis van die analyse, bepaalde ingrepen zou doen of initiatieven zou nemen. Daarvoor pleit ik en daarom wilde ik mijn bezorgdheid formuleren.

12.07 Guido De Padt (VLD): Je ne plaide pas non plus en faveur d'une telle démarche. En revanche, j'estime que la SNCB doit pouvoir analyser la situation du point de vue de la sécurité, afin qu'elle puisse y apporter une réponse adéquate.

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

De **voorzitter**: Mijnheer Mortelmans, u hebt het woord voor de regeling van de werkzaamheden.

12.08 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, vorig jaar in maart hebben wij een gezamenlijke commissievergadering georganiseerd, met de commissie voor de Binnenlandse Zaken en de commissie voor de Infrastructuur, over de veiligheid bij de NMBS.

Naar aanleiding van die commissievergadering is een aantal problemen naar boven gekomen, alsook zaken die geregeld zouden moeten worden. Ik stel voor dat wij, naar aanleiding van het dramatische incident in het Centraal Station van enkele weken geleden, eens opnieuw rond de tafel gaan zitten en een hoorzitting organiseren met vakbondsmensen, veiligheidspersoneel van de NMBS, de spoorwepolitie en andere diensten om eens na te gaan wat er ondertussen, na een jaar, veranderd is, of de maatregelen die toen werden aangekondigd, ook gerealiseerd zijn en wat er nog moet veranderen, gelet op de verklaringen die nu worden afgelegd door de heer Tuybens en door minister Dewael, bijvoorbeeld op een vraag van mij twee weken geleden.

Ik denk dat het niet slecht zou zijn om opnieuw zo'n hoorzitting te organiseren. Ik heb vanmiddag al een brief gericht aan de voorzitter van de Kamer om beide commissies samen te roepen. Ik hoop dan ook dat ik op uw steun mag rekenen, als de brief hier bij de voorzitter en in de commissie voor de Binnenlandse Zaken komt.

De **voorzitter**: Ik dank u voor de informatie.

13 Question de Mme Véronique Ghenne au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le recrutement du personnel de La Poste" (n° 11298)

13 Vraag van mevrouw Véronique Ghenne aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,

toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de aanwerving van het personeel van De Post" (nr. 11298)

13.01 Véronique Ghenne (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, l'article 29 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques et économiques, dispose que les membres d'une entreprise publique autonome sont recrutés et employés en vertu du cadre et du statut du personnel arrêté par le conseil d'administration ou, le cas échéant, par le Roi.

Une entreprise publique autonome peut toutefois recruter et employer du personnel en vertu d'un contrat de travail soumis à la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail afin:

- de répondre à des besoins exceptionnels et temporaires en personnel, qu'il s'agisse soit de la mise en œuvre d'actions limitées dans le temps, soit d'un surcroît extraordinaire de travail;
- d'exécuter des tâches nécessitant une connaissance ou expérience de haute qualification;
- de remplacer des membres du personnel statutaire ou contractuel pendant des périodes d'absence temporaire, partielle ou totale;
- d'accomplir des tâches auxiliaires spécifiques.

Pouvez-vous, monsieur le secrétaire d'État, répondre aux questions qui suivent.

- Quel est le cadre organique actuel de La Poste, ventilé selon les divers degrés de la hiérarchie?
- Quelle est la localisation exacte des emplois du cadre, tant dans les services centraux que dans les services extérieurs?
- Quel est le nombre de contractuels actuellement employés par La Poste satisfaisant aux quatre critères prescrits par l'article 29 de la loi du 21 mars 1991?
- Quand La Poste a-t-elle organisé le dernier concours de recrutement de personnel statutaire, et ce, pour chacun des niveaux prévus par ses statuts?
- Quand La Poste compte-t-elle organiser un concours de recrutement de personnel statutaire?

Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie d'ores et déjà pour votre réponse.

13.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Ghenne, je vous donne quelques chiffres.

Première question: personnels employés par La Poste.

Niveau 1: 1.622 personnes pour le cadre et 1.207 personnes pour l'effectif.

Niveau 2+: 555 personnes pour le cadre et 301 pour l'effectif.

Niveau 2: 11.241 personnes pour le cadre et 9.436 pour l'effectif.

Niveau 3: 1.399 personnes pour le cadre et 979 pour l'effectif.

Niveau 4: 28.455 personnes pour le cadre et 26.417 pour l'effectif.

Le total est donc de 43.272 personnes pour le cadre et de 38.340 pour l'effectif.

Ces données correspondent à la situation arrêtée au mois de mars 2006. Les emplois du cadre du niveau 2 reprennent également les agents sous-percepteurs ou sous-percepteurs principaux. Les

13.01 Véronique Ghenne (PS): De autonome overheidsbedrijven werven personeel en stellen het tewerk op grond van de personeelsformatie en het personeelsstatuut die door de raad van bestuur of de Koning zijn vastgelegd. Ze kunnen tevens personeel werven en tewerkstellen op grond van een arbeids-overeenkomst zoals bepaald bij de wet van 3 juli 1978, teneinde aan uitzonderlijke noden tegemoet te komen, taken uit te voeren waarvoor een hoge beroepsbekwaamheid vereist is, tijdelijk afwezige werknemers te vervangen of specifieke bijkomende opdrachten te verrichten.

Hoe ziet de personeelsformatie bij De Post eruit, onderverdeeld volgens de verschillende trappen van de hiërarchie? Waar zijn de functies gelokaliseerd? Hoeveel contractuele personeelsleden stelt De Post in overeenstemming met de wettelijke criteria tewerk? Wanneer vonden de laatste vergelijkende wervingsexamens voor statutair personeel op elk van de vijf door de statuten bepaalde niveaus plaats? Wanneer is het volgende examen gepland?

13.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: In antwoord op uw vraag over het personeel van De Post kan ik u de cijfers van maart 2006 meedelen:

- niveau 1: 1.622 plaatsen volgens de personeelsformatie en 1 207 mensen in dienst;

- niveau 2+: 555 plaatsen volgens de personeelsformatie en 301 mensen in dienst;

- niveau 2: 11.241 plaatsen volgens de personeelsformatie en 9.436 personen in dienst;

- niveau 3: 1.399 plaatsen volgens de personeelsformatie en 979

contractuels non barémiques sont intégrés dans ce tableau récapitulatif.

Deuxième question: la localisation exacte des emplois du cadre. La Poste ne dispose pas de ces données; le relevé des emplois est effectué en tenant compte du rang et du rôle linguistique, non en fonction de la localisation.

Pour vos autres questions, c'est-à-dire le nombre de contractuels actuellement employés par La Poste, je puis vous répondre que La Poste emploie pour l'instant 11.008 contractuels; il n'est cependant pas matériellement possible d'établir une liste reprenant l'ensemble de ces contractuels et indiquant pour chacun l'élément qui a motivé l'embauche.

L'épreuve du dernier concours de recrutement niveau 4 a eu lieu le 15 janvier 2000.

Enfin, La Poste ne prévoit pas, pour l'instant, d'organiser un concours de recrutement de personnel statutaire.

personen in dienst;
- niveau 4: 28.455 plaatsen volgens de personeelsformatie en 26.417 personen in dienst; hetzij in totaal 43.272 plaatsen volgens de personeelsformatie en een werkelijk bestand van 38.340 personen. De graden van onderontvanger en eerstaanwezend onderontvanger behoren eveneens tot de formatie van niveau 2. De niet-baremieke contractuele personeelsleden zijn in deze overzichtstabel opgenomen.

De Post beschikt niet over gegevens inzake de lokalisering van de functies.

De Post stelt in totaal 11.008 contractuele personeelsleden tewerk; het is voor het bedrijf materieel onmogelijk een overzicht te geven van de redenen die tot hun aanwerving hebben geleid.

De proef voor het laatste wervingsexamen voor niveau 4 vond op 15 januari 2000 plaats. Tot slot heeft De Post momenteel geen plannen om een wervingsexamen voor statutair personeel te organiseren.

13.03 Véronique Ghenne (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour vos réponses détaillées. Serait-il possible d'obtenir une copie de votre réponse?

13.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État, Sans aucun problème!

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

14 Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het treinstation van Sint-Truiden" (nr. 11303)

14 Question de Mme Marleen Govaerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la gare ferroviaire de Saint-Trond" (n° 11303)

14.01 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, toen de winter eraan kwam, op 21 oktober 2005, vroeg ik u in mijn schriftelijke vraag nr. 709, omgezet in een mondelinge vraag, wanneer de zitbanken in het station, besteld voor juni 2005, een jaar geleden dus, geplaatst zouden worden. In het antwoord staat vermeld: "De zitbanken werden besteld en zullen in het eerste kwartaal van 2006 in de wachtzaal

14.01 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Bien que les bancs pour la gare de Saint-Trond aient déjà été commandés avant le mois de juin 2005, ils n'ont toujours pas été installés. Le ministre avait toutefois répondu à

geplaatst worden." Tot vandaag zijn er nog steeds geen banken geplaatst.

De treinreizigers in Sint-Truiden waren beter gediend in de container, in het voorlopige station, dan nu in het vernieuwde gebouw waar geen zitbanken staan. De hele winter hebben de reizigers alleen zittend kunnen wachten op de verwarmingselementen binnen of op de banken buiten.

Mijnheer de staatssecretaris, uw termijn werd niet gerespecteerd. Wat is de oorzaak van de vertraging? Wanneer gaan de banken werkelijk worden geplaatst? Wat is de kostprijs? Zijn er nog andere stations in België die zo lang op hun zitbanken moeten wachten?

14.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, de zitbanken werden vorig jaar besteld bij een Italiaanse firma. Ze zouden in de loop van vorige week geleverd moeten worden. Er is een vertraging vanwege technische problemen tijdens de productie. De NMBS-holding zal de zitbanken wellicht in de loop van de volgende weken kunnen plaatsen. Het ziet er nogal gedetailleerd uit.

14.03 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, waarom gaat men ze bij een Italiaanse ontwerper halen?

14.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mevrouw Govaerts, dat is een zeer goede vraag. De NMBS-holding is verplicht om voor elk product dat zij koopt een Europese aanbesteding te doen. Wellicht is dat het resultaat daarvan.

De **voorzitter**: Nu de Giro hier is, kon men de banken meebrengen.

14.05 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): Zijn er nog andere stations in België die zo lang moeten wachten? Wij wachten toch reeds een jaar.

14.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik ga ervan uit dat u alvast niet mij ervan verdenkt dat ik speciaal de NMBS de opdracht zou hebben gegeven om uw stad achteruit te stellen.

14.07 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, neen, maar het was opvallend. Een jaar geleden was er met veel tamtam de officiële plechtigheid door uw voorganger, minister Vande Lanotte. Hij kwam in Sint-Truiden toe met muziek. Er was een grote receptie waarop iedereen was uitgenodigd. De banken voor de gewone mensen zijn er echter niet en dat betreurt ik.

14.08 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mevrouw Govaerts, ze zullen er binnenkort zijn.

14.09 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): Ik zal het nakijken en anders u opnieuw ondervragen.

une question antérieure à ce sujet qu'il devait être procédé à l'installation dans le courant du premier trimestre 2006.

Quelle est la cause de ce retard? Quand les bancs seront-ils finalement installés? Quel est le coût de l'opération? D'autres gares belges attendent-elles encore l'installation de leurs bancs?

14.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les bancs ont été commandés auprès d'une firme italienne et auraient dû être livrés la semaine dernière. Des problèmes techniques survenus dans le cadre de la production ont toutefois entraîné des retards de livraison. Les bancs seront installés dans le courant des prochaines semaines.

14.03 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): Pourquoi les bancs ont-ils été commandés auprès d'une firme italienne?

14.04 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: C'est le résultat d'une adjudication européenne obligatoire lancée par la SNCB Holding.

14.10 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: U moet er vooral ook op gaan zitten.

14.11 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): Dat zal ik absoluut doen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le service de sécurité Securail" (n° 11403)

15 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheidsdienst Securail" (nr. 11403)

15.01 **Joseph Arens** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis décembre 2005, le service interne du gardiennage du groupe SNCB B-Security est devenu Securail. Ce dernier a pour mission la sécurisation des voyageurs, du personnel et des tiers et la protection des lieux accessibles au public. Les membres de Securail sont assermentés et peuvent ainsi rédiger des procès-verbaux relatifs aux infractions à la législation en vigueur sur le domaine du chemin de fer.

Des mesures récentes ont été adoptées afin de renforcer la sécurité réelle et le sentiment de sécurité dans les gares et les trains, tant pour les voyageurs que pour le personnel.

Ainsi, les anciens agents de B-Security ont suivi une formation spécifique, afin de pouvoir faire usage, dans les cas extrêmes, de nouveaux moyens de protection et de défense: des menottes et un spray incapacitant.

Monsieur le ministre, de combien d'agents de sécurité Securail dispose-t-il actuellement? Parmi ces derniers, combien sont affectés à la surveillance dans les gares et combien à la surveillance dans les trains? Securail travaille également, dans le cadre de sa mission, en étroite collaboration avec la police. Comment cette collaboration se matérialise-t-elle?

15.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur Arens, bien que les missions confiées à l'ensemble des membres de Securail peuvent s'effectuer en fonction d'objectifs stratégiques, tant dans les gares et les installations ferroviaires qu'à bord des trains, le cadre structurel du service précité est réparti comme suit (situation au 1^{er} avril 2006):

- membres de Securail affectés aux brigades des gares: 290 agents;
- membres de Securail affectés à la surveillance des trains: 14 agents centralisés à Bruxelles;
- membres de Securail affectés aux centrales d'appel: 9 agents;
- encadrement Securail, direction opérationnelle logistique: 6 personnes.

Ceci représente un total de 319 personnes.

Dans l'accord social 2006-2007, il a été convenu d'augmenter l'effectif des brigades Securail de 50 personnes à partir de 2007. Lors du

15.01 **Joseph Arens** (cdH): De bewakingsdienst van de NMBS-Groep, en sinds december 2005 is dat Securail (voorheen B-Security), staat in voor de veiligheid van de reizigers, het personeel en de voor het publiek toegankelijke plaatsen. De mensen van Securail mogen proces-verbaal opmaken bij overtredingen van de spoorwetgeving.

Er werden recentelijk maatregelen goedgekeurd voor meer veiligheid in de stations en de treinen.

Hoeveel veiligheidsagenten kan Securail momenteel inzetten?

Hoeveel man staat er in voor de bewaking van de stations, en hoeveel voor de bewaking in de treinen?

Hoe verloopt de samenwerking tussen Securail en de politie concreet?

15.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Het personeel van Securail is als volgt verdeeld:

- 290 agenten maken deel uit van de stationsbrigades;
 - 14 agenten staan in voor de bewaking van de treinen en zijn gecentraliseerd te Brussel;
 - 9 agenten werken bij de oproepcentrales;
 - 6 personen zijn tewerkgesteld bij de operationele directie Logistiek.
- Dat brengt ons op een totaal van 319 personen.

contrôle budgétaire de mars dernier, j'ai personnellement fait une proposition au gouvernement, et obtenu un accord, pour libérer les moyens nécessaires à partir du 4^e trimestre 2006, dans le but d'accélérer l'arrivée de ces personnes supplémentaires sur le terrain.

La collaboration avec la police des chemins de fer (SPC) de la police fédérale est prévue dans le protocole d'accord conclu entre les dirigeants de la police fédérale et le service de sécurité des chemins de fer Securail. Ce protocole d'accord fonde notamment les modalités d'intervention et les structures de communication entre ces services. En complément au protocole, la direction du service Securail entreprend actuellement une démarche auprès des autorités policières de chaque arrondissement judiciaire afin de les sensibiliser à la problématique des infractions commises dans le domaine ferroviaire et de les impliquer dans une structure globale de partenariat et d'échange d'informations entre les différents services judiciaires, de police et de sécurité, concernant la sécurité dans les chemins de fer.

In het sociaal akkoord 2006-2007 werd overeengekomen om de bezetting van de Securail-brigades vanaf 2007 met 50 personen uit te breiden. Ik heb het akkoord van de regering bekomen om de inschakeling van die bijkomende personeelsleden op het terrein te versnellen.

De samenwerking met de spoorwegpolitie die onder de federale politie ressorteert, wordt vooropgesteld in het protocol-akkoord dat tussen de leidinggevende ambtenaren van de federale politie en de veiligheidsdienst van de spoorwegen, Securail, werd afgesloten. Dat akkoord bepaalt hoe de interventies en de samenwerking verlopen.

Securail benadert momenteel de politieoverheden in elk van de gerechtelijke arrondissementen teneinde hen te betrekken bij het opzetten van een structuur voor de gegevensuitwisseling inzake de veiligheid van de spoorwegen tussen de verschillende gerechtelijke, politie- en veiligheidsdiensten.

15.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'ai une dernière question: y a-t-il déjà des agents dans chaque gare?

15.03 Joseph Arens (cdH): Worden er reeds in elk station agenten ingezet?

15.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Non. Les membres Securail affectés à la surveillance des trains sont 14 et ceux affectés aux brigades de gare sont 290.

15.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Nee. Veertien leden van Securail worden ingezet om op de treinen toezicht uit te oefenen en 290 leden zijn ingeschakeld bij de stationsbrigades.

15.05 Joseph Arens (cdH): C'est impossible d'en avoir un dans chaque gare.

15.05 Joseph Arens (cdH): Het is dus niet mogelijk om in elk station agenten in te zetten?

15.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Des problèmes ne se posent que dans quelques dizaines de gares.

15.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Er doen zich slechts in enkele tientallen stations problemen voor.

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

16 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd

aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheid aan spoorwegoverwegen een jaar na het zware ongeval te Diepenbeek" (nr. 11445)

16 Question de M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la sécurité aux passages à niveau publics, un an après l'accident grave survenu à Diepenbeek" (n° 11445)

16.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in februari 2005 kwamen vijf jonge mensen om bij een tragisch ongeval op een spoorwegoverweg. De jongeren vonden de dood toen ze met hun wagen een gesloten overweg met halve slagbomen overstaken en werden gegrepen door een trein.

De overweg in Diepenbeek werd twee jaar voor de feiten in het NMBS-plan nog als een van de meest veilige van het land bestempeld. De bewuste overweg behoort tot de categorie 2 - halve slagbomen aan beide kanten.

Het voorval in Diepenbeek en nog andere voorvallen heeft aangetoond dat dergelijke overwegen een veiligheidsprobleem betekenen. Vrijdagavond nog deed zich bij de spoorwegoverweg in Londerzeel een dodelijk ongeval voor. Een voertuig dat zich op de sporen bevond, werd gegrepen door een goederentrein geladen met auto's en een jongeman van 27 jaar uit Londerzeel kwam daarbij om het leven.

Slechts een kleine fractie van de 2.000 overwegen in ons land zijn van categorie 1 - uitgerust met vier halve of twee volle slagbomen. Nochtans is volgens mij het enige betaalbare alternatief om drama's zoals in Diepenbeek te vermijden, de opwaardering van alle overwegen naar categorie 1 of in het slechtste geval naar categorie 2. Bijkomend moet ervoor worden gezorgd dat voertuigen, fietsers en voetgangers ook naast de weg geen gesloten overweg kunnen oversteken.

Na het incident in Diepenbeek - een in een reeks van vele - werden dure beloftes gedaan in verband met het verhogen van de veiligheid op de spoorwegoverwegen. De overwegen zouden spoedig beter worden uitgerust en beveiligd. Een campagne zou worden opgestart rond het oversteken op overwegen en tegen eind juni 2005 zou een actieplan worden uitgewerkt om onveilige overwegen te elimineren.

Ik verneem van de staatssecretaris graag het volgende. Hoeveel staat het met de plannen voor veiliger overwegen, naar aanleiding van het ongeval te Diepenbeek? Wat werd reeds gerealiseerd? Wat staat er nog op het programma? Welke infrastructurele middelen werden ingezet om de veiligheid op de overwegen te verhogen? Werden de overwegen van categorie 2 en lager opgewaardeerd naar categorie 1? Zo ja, hoeveel en wanneer? Klopt het dat - zoals blijkt uit een brief die ik heb ontvangen - de regio Dendemonde nog minstens een jaar moet wachten alvorens de onveilige overwegen worden aangepakt? Is dit een constante voor heel het land? Is er met andere woorden inderdaad vertraging opgetreden in verband met de opwaardering van de overwegen?

Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

16.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, na

16.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): En 2005, cinq jeunes ont perdu la vie lors d'un accident qui s'est produit sur un passage à niveau de Diepenbeek. À la suite de cet accident, de belles promesses avaient été faites à propos de l'amélioration de la sécurité des passages à niveau. Avant la fin juin 2005, un plan d'action devait être élaboré afin d'accroître leur sécurité dans notre pays, voire de les supprimer. En outre, il était prévu d'organiser une campagne de sensibilisation axée sur le franchissement des passages à niveau.

Où en sont, depuis lors, ces projets visant à accroître la sécurité des passages à niveau? Quels sont les points qui ont déjà été réalisés et quels sont ceux qui doivent encore l'être? Quels moyens d'infrastructure seront utilisés pour renforcer la sécurité? Les passages à niveau de catégorie 2 ou inférieure ont-ils été revalorisés et classés dans la catégorie 1? Est-il exact que la région de Termonde doit encore attendre un an pour que des mesures soient prises? Est-ce peut-être le cas de tout le pays?

16.02 Bruno Tuybens, secrétaire

het ongeval in Diepenbeek en op vraag van minister Landuyt heeft Infrabel zijn actieplan uitgewerkt om de veiligheid ter hoogte van de overwegen te verbeteren. Dit plan werd eind juli 2005 aan de minister voorgelegd.

Uiteraard behelzen de voorgestelde maatregelen het afschaffen van de overwegen, het verhogen van derde en vierde categorie naar tweede categorie van overwegen en sensibiliseringscampagnes die in samenwerking met het BIVV worden georganiseerd.

Deze maatregelen worden uiteraard ook in de praktijk omgezet. In 2005 werden in totaal 38 overwegen afgeschaft. In 2006 wordt hieraan uiteraard verder gewerkt. Dit jaar zijn er al ongeveer 10 afgeschaft. Het ontwerp van de afschaffing van 13 overwegen is momenteel voorgelegd voor openbaar onderzoek. Twee koninklijke besluiten ter afschaffing zijn aangevraagd.

Alle overwegen van derde en vierde categorie die zich bevinden op lijnen met reizigers en goederenverkeer buiten de havengebieden, waar de referentiesnelheid hoger of gelijk is aan 70 km/u, werden reeds bezocht. Het gaat om 126 overwegen, waarvoor ondertussen allemaal plannen bestaan.

Voor het sensibiliseren van de diverse betrokkenen staat Infrabel in contact met het BIVV voor het uitwerken van een sensibilisatiecampagne waarbij in 2006 en 2007 telkens in twee communicatieperiodes per jaar worden voorzien. Elke campagne omvat affichage op borden, kleine affiches, infomailing, kleine affiches in scholen, rijsscholen, politiezones enzovoort.

Deze campagne zal vooral worden gevoerd in de buurt van een 70-tal overwegen, gekozen op basis van hun verkeersdensiteit en/of het aantal ongevallen dat er werd vastgesteld.

Infrabel beoogt zoveel mogelijk de afschaffing van de overwegen. Dat is uiteraard de meest radicale oplossing. Voor de overwegen die blijven bestaan, dienen andere middelen ter verhoging van de veiligheid te worden gebruikt. Het uitrusten in eerste categorie is in beginsel geen oplossing voor Infrabel. Het risico tot het insluiten van voertuigen op de overweg is immers reëel. Aangepaste detectieapparatuur is nodig om tijdig te kunnen ingrijpen in dergelijke gevallen. Deze maatregelen verhogen bovendien de normale sluitingstijd van de overweg. Dat is dus ook geen oplossing voor de weggebruiker.

Vandaar dat Infrabel de voorkeur geeft aan sensibilisering, repressieve maatregelen door het plaatsen van camera's en aanpassingen aan weg- en spoorinfrastructuur die tot doel hebben de veiligheid aan de overwegen te verhogen.

Ik denk dat het ook onjuist is om te spreken over 'onveilige overwegen'. Meer dan 90% van de openbare overwegen is immers uitgerust met een signalisatie die de nadering van een trein aankondigt. De overige kennen een marginaal spoor en/of wegverkeer.

Voor de regio Dendermonde: op het grondgebied van de stad bestaan er 18 overwegen. Geen enkele van die overwegen wordt aanzien als

d'État: Après l'accident de Diepenbeek, Infrabel a arrêté, à la demande de M. Landuyt, un plan d'action destiné à améliorer la sécurité aux passages à niveau. Le plan a été présenté au ministre fin juin 2005. À la suite de ce plan d'action, trente-huit passages à niveau ont déjà été supprimés en 2005 et une dizaine à ce jour en 2006. Le projet relatif à la suppression de treize passages à niveau supplémentaires a été soumis à enquête publique. En outre, deux arrêtés royaux visant à supprimer des passages à niveau ont été demandés.

Il a été procédé à l'examen de tous les passages à niveaux des troisième et quatrième catégories, situés en dehors des zones portuaires et dont la vitesse de référence est supérieure à 70 km à l'heure.

Infrabel prépare avec l'IBSR pour 2006 et 2007 une campagne de sensibilisation qui sera menée à proximité de septante passages à niveaux sélectionnés en fonction de la densité du trafic et du nombre d'accidents constatés.

Infrabel s'efforce de supprimer le plus possible de passages à niveaux ou d'améliorer la sécurité de ceux qui restent. Faire passer des passages à niveaux en première catégorie ne constitue pas une solution car les véhicules risquent d'y être bloqués et le temps de fermeture augmente. Des caméras peuvent aussi être installées. Plus de 90% des passages à niveaux publics sont équipés d'une signalisation. La situation n'est donc pas aussi dangereuse que d'aucuns voudraient le faire croire.

Le territoire de la ville de Termonde compte dix-huit passages à niveaux, dont un de troisième catégorie qu'Infrabel envisage de supprimer ou d'équiper de semi-barrières.

een knelpuntoverweg. In het actieplan ter verhoging van de veiligheid dat ik eerder heb overlopen, is op het grondgebied Dendermonde 1 overweg van derde categorie, dus zonder slagbomen. Infrabel bestudeert op dit ogenblik de mogelijkheid om die af te schaffen. Als dat niet mogelijk zou blijken, zal er met halve slagbomen worden gewerkt.

16.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord.

Ik stel inderdaad vast dat er een kleine inhaalbeweging aan het gebeuren is, bijvoorbeeld in verband met het afschaffen van overwegen. Ik heb hier de cijfers van 2003: dan ging het om 21 overwegen. In 2004 waren het er 28. U heeft nu juist verklaard dat er in 2005 38 zouden zijn afgeschaft en dat zou dit jaar en de volgende jaren verdergaan. Ik heb toch dezelfde bedenking als die van minister Vande Lanotte in het verleden: als we willen dat het allemaal wordt opgelost, zullen we nog 100 jaar bezig zijn, of misschien iets minder. Ik durf ervoor te pleiten om daarin, als dat kan, iets actiever te zijn.

Ten tweede: ik ben het niet eens met uw opmerking in verband met categorie 1. Ik pleit er wel voor om de spooroverwegen zoveel mogelijk in categorie 1 op te nemen en dat om de volgende reden. Indien men ingesloten zou geraken, moet men maken dat men uit die wagen is. Als men begint te proberen om er toch weg te geraken... Dat is mijn visie. Het kan zijn dat ik het bij het verkeerde eind heb, maar mijns inziens is het toch beter dat vanaf het ogenblik dat men ingesloten geraakt en men niet meer weggeraakt, bijvoorbeeld omdat de wagen niet meer start, men gewoon uit het voertuig stapt en zo vlug mogelijk maakt dat men weg is. Ik weet niet in hoeveel gevallen dat voorkomt. Ik weet dat er in Lier een is met volledige slagbomen, en daar kan het blijkbaar toch ook.

Voor het overige, wat de sensibiliseringscampagne betreft, stel ik vast dat u zegt dat die er komt in 2006 en in 2007. Voor 2006 zou het toch stilaan mogen beginnen, ik heb de campagne voor 2006 nog niet gezien. Ik stel dus voor om er op dat vlak toch werk van te maken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la difficulté d'accès aux services philatéliques de La Poste" (n° 11507)

17 Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de moeilijke toegang tot de filatelistische diensten van De Post" (nr. 11507)

17.01 Éric Massin (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mon attention est attirée sur les difficultés rencontrées par les philatélistes pour accéder aux timbres de collection. Ce n'est pas nécessairement le cas des parlementaires mais les philatélistes qui ne sont pas parlementaires rencontrent effectivement parfois certaines difficultés.

Un des griefs formulés concerne la limitation du nombre de guichets philatéliques ainsi que la brièveté de la mise à disposition des nouveaux produits.

16.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De plus en plus de passages à niveaux sont supprimés chaque année mais, au rythme actuel, il faudra encore bien du temps avant que tous les problèmes soient résolus.

Je préconise de classer les passages à niveaux en première catégorie là où c'est possible. Si un véhicule est bloqué, la consigne doit être de le quitter au plus vite.

Le secrétaire d'État a parlé d'une campagne de sensibilisation en 2006 et 2007, mais je n'en ai pas encore aperçu la moindre trace.

17.01 Éric Massin (PS): De filatelisten ondervinden moeilijkheden om zich de verzamel-postzegels aan te schaffen, omdat er erg weinig loketten zijn en de nieuwe producten maar gedurende korte tijd ter beschikking worden gesteld.

Beschikt u over een lijst van de

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous me faire l'inventaire des services philatéliques proposés par La Poste ainsi que la répartition géographique de ceux-ci? De quelle manière ces services sont-ils décentralisés?

Le musée de La Poste, qui était idéalement situé place du Sablon à Bruxelles, a quant à lui fermé ses portes il y a quelque temps déjà. Un nouveau lieu d'implantation a-t-il été trouvé? La question d'un de mes collègues, restée sans réponse après neuf mois, nous faisait part que le site de l'imprimerie postale de Malines aurait été choisi. Cette absence de réponse ne pourrait que confirmer ce choix.

Si tel est le cas, je ne peux que m'associer aux préoccupations de mon collègue quant à la fréquentation des lieux. Monsieur le secrétaire d'État, disposez-vous de statistiques quant à celle-ci? L'accès aux collections, à supposer que le site de l'imprimerie postale de Malines soit confirmé, sera-t-il facilité pour les visiteurs francophones par une signalétique en français?

filatelistische diensten van De Post, alsook over hun geografische spreiding? Op welke manier zijn die diensten gedecentraliseerd?

Het Postmuseum dat zich voorheen op de Zavel in Brussel bevond, heeft de deuren gesloten. Werd al een nieuwe vestigingsplaats gevonden? In een vraag van een van mijn collega's, die na negen maanden nog steeds op antwoord wacht, was sprake van de site van de postdrukkerij te Mechelen. Indien dat klopt, maak ook ik me zorgen over het bezoekersaantal.

Beschikt men over statistieken in dat verband? Zal, indien het postmuseum inderdaad naar Mechelen verhuist, ten behoeve van de Franstaligen voor Franstalige informatie worden gezorgd?

17.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Massin, il y a actuellement près de 80 guichets philatéliques localisés dans les bureaux de poste. Ces guichets vendent des produits philatéliques jusqu'à l'épuisement du stock. En plus de ces bureaux, deux "philaboutiques" spécialisées existent, à Mechelen et à Bruxelles, où les produits de philatélie sont également mis en vente. En outre, les collectionneurs peuvent commander sans problème leurs produits philatéliques auprès de la direction Timbres et Philatélie à Mechelen, aussi longtemps que le stock le permet. Ils ont également la possibilité de prendre un abonnement.

Comme je l'ai déjà dit à l'occasion de ma réponse à la question parlementaire n° 647, le musée postal est fermé depuis septembre 2000 et, aujourd'hui, La Poste ne prévoit pas de rouvrir ce musée sous quelque forme que ce soit.

17.03 Éric Massin (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse et j'ai pris bonne note des informations que vous m'avez transmises.

Par ailleurs, lorsque j'ai consulté, fin avril, le site de la Chambre, il était indiqué que la question déposée par mon collègue n'avait pas reçu de réponse. C'est la raison pour laquelle je me suis permis d'en faire état. Il serait donc peut-être opportun de demander aux services de la Chambre de mettre son site à jour et ce afin d'éviter toute déconvenue.

17.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Op dit ogenblik beschikken de postkantoren over 80 filatelistische loketten. Daarnaast bestaan twee "filaboetieks", één in Mechelen en één in Brussel. De verzamelaars kunnen de producten ook bestellen bij de directie Postzegels en Filatelie in Mechelen of ze kunnen een abonnement nemen.

Zoals ik reeds eerder verklaarde in mijn antwoord op parlementaire vraag nr. 647, is het Postmuseum sinds september 2000 dicht. De Post heeft geen plannen om het museum in welke vorm ook te heropenen.

17.03 Éric Massin (PS): Eind april was er volgens de website van de Kamer nog geen antwoord op deze vraag. Een update van die site zou misschien dan ook wel opportuun zijn.

Je vous remercie encore pour votre réponse, monsieur le secrétaire d'État, que je ferai parvenir à qui de droit.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het beperken van de lonen van de overheidsmanagers" (nr. 11519)

18 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la limitation des traitements des managers publics" (n° 11519)

18.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, enkele weken geleden hadden wij reeds een discussie over het bekend maken van bedragen in de pers aangaande uitstapregelingen en maandelijkse vergoedingen van topmanagers in overheidsbedrijven.

Wij schetsen even de chronologie. U wilde toen het debat laten voeren door de samenleving. Zelf had u daar geen uitgesproken mening over. Ik vond dat vreemd, want ik zocht naar de logica van het waarom van die uitspraken. Om de huidige lonen te verdedigen merkte u toen op dat het in verhouding tot de privé-sector wel meeviel en dat die mensen nodig waren aan die voorwaarden om de overheidsbedrijven op een goede manier te leiden. Plots werd de zaak meer geconcentreerd op ontslagregelingen en moest men vaststellen dat gelijkaardige regelingen ook bestonden in de privé-sector. Eens te meer zei u dat men competitief moest blijven om mensen aan te trekken en dat men daarvoor gelijkaardige voorwaarden moest creëren. U moest toen plots de privé-sector in uw redenering betrekken, want anders ging uw redenering niet op, indien u ten minste consequent wilde blijven.

Als we dan in de historiek die verschillende zeer gefaseerd uitgesproken redeneringen na elkaar plaatsen, dan rijst bij mij de vraag waar we finaal heen willen. Zult u de maandelijkse verloning concreet aan banden leggen? Of zult u noodzakelijkerwijze de ontslagregeling in de privé-sector door een regeringsinitiatief beperken? Dit is geen onbelangrijk regeringsinitiatief om weten. U bent immers in deze commissie op de eerste plaats woordvoerder van de regering. Wordt het project van de beperking van de managerslonen door deze paarse regering gedragen? Er wordt wat over en weer geschermd, er treden diverse woordvoerders op namens partijen en de regering: dit maakt het niet zo evident om daarin finaliteiten te ontwaren, zeker voor de privé-sector.

Welke acties zult u ondernemen? Worden die gedragen door de hele regering? Hoe zult u dit verwezenlijken in de privé-sector? Met welke methodiek?

18.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, enkele maanden geleden, bij de aankondiging van die toplonen, heb ik inderdaad gezegd dat er zich nu een gesprek moet ontspinnen over die aangelegenheid. Dat is ondertussen gebeurd. Ik heb vastgesteld dat in die discussie velen van oordeel waren dat sommige verloningen nogal aan de hoge kant waren, welke opinie ik ook deel.

18.01 Roel Deseyn (CD&V): La question de la publication des salaires et des indemnités versés aux "top managers" a récemment fait l'objet d'une discussion. Dans ce cadre, le secrétaire d'État, qui n'avait pas vraiment d'opinion tranchée à ce sujet, a déclaré que les salaires et les indemnités de licenciement des managers de la fonction publique étaient tout à fait conformes à ceux versés dans le secteur privé.

Le secrétaire d'État compte-t-il limiter ces salaires? Le gouvernement soumettra-t-il les primes de licenciement à des restrictions? La proposition de limiter les salaires des managers est-elle soutenue par l'ensemble du gouvernement? Comment compte-t-on organiser tout cela dans le secteur privé?

18.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Les salaires des top managers donnent lieu à des discussions et nombreux sont ceux qui estiment que certains salaires sont vraiment très élevés. Je n'ai, quant à moi, jamais dit

U zult begrijpen dat ik nooit “te hoog” heb gezegd, heel bewust, omdat het uiteraard onverstandig zou zijn, vanuit de positie van staatssecretaris; daarin eenzijdig te interveniëren, want dat zou desgevallend betekend hebben dat de bestaande contracten moesten worden aangepast. Ik denk niet dat zulks gunstig zou zijn.

De verschillende elementen die recent in de media naar voren zijn gekomen, hebben meer te maken met een loutere wens van de partijvoorzitter van de sp.a, die mij als sp.a-politicus vraagt om daarin voorbereidend werk te doen. Dat is uiteraard een louter interne aangelegenheid en daarin treed ik niet op als staatssecretaris.

Met andere woorden, er bestaat op dit ogenblik dus geen plan, of wat dan ook, in de regering of tussen de coalitiepartners, om de bestaande verloningen, dus de bestaande contracten met de overheidsmanagers, te wijzigen, als dat het antwoord is op de vraag die u stelt.

18.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, dat is een antwoord op een deel van de problematiek. U zegt dat u de bestaande contracten niet kunt veranderen en dat is normaal. Wat u wel doet, is de geplogenheden van de remuneratiecomités veranderen. Ik verklaar mij nader. Als u voor de premies die bijvoorbeeld zijn toegekend aan de heer Descheemaeker, een schorsingsmaatregel neemt opdat de premie geen ingang zou kunnen vinden, dan moeten wij het debat openen over de volgende vragen. Wanneer kan een staatssecretaris interveniëren? In welk bedrijf kan hij dat doen tegen de wens in van het remuneratiecomité? Op welke manier moet de aandeelhouder, de Staat, vertegenwoordigd worden door zijn mandatarissen in zijn overheidsbedrijf met autonome bevoegdheid aldaar?

Wanneer kan er een politieke interferentie zijn?

U zegt dat u niet optreedt als staatssecretaris wanneer u in dat verband actie wil ondernemen. Bepaalde recente beslissingen wijzen echter precies in de richting dat u dat toch wel doet in de paarse ploeg in deze legislatuur. Vandaar dat ik dacht dat de vraag meer dan terecht was. Voor het sp.a-programma is het inderdaad een uitvoering maar er zijn toch regeringsdaden aan gekoppeld, bijvoorbeeld de schrapping van de bonus.

Ik vind het heel nuttig dat we het debat voeren. Indien u met andere schorsingen of beleidsdaden tot een zekere systematiek komt vanuit een welbepaalde visie, dan moeten wij zeker het debat aangaan. We moeten dan streven naar coherentie voor de verschillende overheidsbedrijven, omdat anders de inspanningen van de remuneratiecomités eigenlijk weinig worden gehonoreerd. Misschien hebt u daar nog een reactie op?

18.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Inderdaad. Ik vrees dat u zich voor uw specifieke vraag gebaseerd hebt op een nieuwsmedium dat de realiteit een beetje heeft vertekend.

Wat de bonussen betreft, het variabele gedeelte van de vergoeding voor in dit geval de CEO's van de NMBS, dus van de drie bedrijven, de gegevens sloegen op 2005. Daarmee werd eigenlijk het hele

qu'ils l'étaient trop, étant donné que l'État ne peut intervenir unilatéralement en cette matière.

À la demande du président du sp.a, j'ai toutefois effectué du travail préparatoire, mais je l'ai fait en ma qualité d'homme politique et non en tant que secrétaire d'État. Le gouvernement n'a pas l'intention de modifier la rémunération actuelle des managers publics.

18.03 Roel Deseyn (CD&V): Il ne s'agit là que d'une réponse partielle au problème. Les règles des comités de rémunération ont été modifiées à la suite de l'intervention du secrétaire d'État. Je me réfère notamment à la suppression des primes pour M. Descheemaeker. Nous devons organiser un débat à ce sujet. Quand et dans quelles entreprises publiques le secrétaire d'État peut-il intervenir et aller à l'encontre des souhaits des comités de rémunération? Comment l'État doit-il être représenté au sein des entreprises publiques et quand le politique peut-il interférer? Il est clair que le programme du sp.a est en pleine exécution à présent que le bonus a été supprimé mais une certaine cohérence devrait être respectée à cet égard, sinon les efforts des comités de rémunération ne seront pas suffisamment pris en compte.

18.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Votre question est sans doute inspirée par des informations inexactes que vous avez lues dans une certaine presse. Je n'ai pris aucune mesure ayant trait à la partie de la

salarisgegevens van 2005 afgesloten. Ik heb helemaal niets gedaan in dat verband.

Wat wel het voorwerp is geweest van een schorsing, is een louter administratieve aangelegenheid. Bij het administratief toezicht, dat ik moet uitoefenen, is er een vraag geweest van een bepaalde CEO om een verhoging te krijgen van zijn huidige vaste salaris. Dat heb ik geschorst, nogmaals, om administratieve redenen. Die twee werden in één krant samengevoegd, maar dat is werkelijk zonder voorwerp.

Wat ik uiteraard wel mag doen – en u alludeert daar ook op –, is werken aan de wijze waarop de bonusvergoeding wordt vastgelegd. In dat verband is er een gesprek geweest – ik verwijst naar De Post – tussen een aantal overheidsbestuurders enerzijds en mijzelf anderzijds over de wijze waarop wij in de toekomst voor de CEO's van de overheidsbedrijven die bonus zullen vastleggen.

Hierbij is het mijn uitdrukkelijke wens en die van de regering om ervoor te zorgen dat het niet alleen gebaseerd is op groei van de winst, maar ook en zelfs voornamelijk op de wijze waarop onder andere de personeelstevredenheid, de consumententevredenheid, de stiptheid en het goed functioneren van de openbare dienstverlening evolueren. Dat is hetgeen waarvoor ik wat De Post betreft gehoor heb gevonden en wat nu ook in ontwikkeling is bij de NMBS.

Dat is een aangelegenheid waarvoor zeker steun wordt gevonden bij de diverse renumerationcomités, wat ik een zeer gunstige evolutie vind.

18.05 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor de verhelderende toelichting. Bepaalde media hebben uw macht in deze overschat, waarom u zeker niet rouwig zult zijn. Het betrof eigenlijk een administratieve formaliteit. Ik hoop dat de regering de verschillende wetsvoorstellen, die aanhangig zijn en die betrekking hebben op de overheidsbedrijven, eindelijk op de agenda kan zetten en dat de meerderheid het debat daarover wil aangaan. Deze zaak sleept immers al bijzonder lang aan.

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

19 Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de stoptrein Antwerpen-Nijvel" (nr. 11540)

19 Question de Mme Inga Verhaert au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'omnibus Anvers-Nivelles" (n° 11540)

19.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u weet dat ik niet de gewoonte heb om hier vaak vragen te stellen over vertragingen allerhande op verschillende treinlijnen, maar ik maak hier even een uitzondering, omdat ik van verschillende mensen al enige tijd hoor dat er problemen zouden zijn met de stiptheid van de stoptrein Antwerpen-Nijvel. Blijkbaar zou zowel de NMBS als de ombudsdienst daarvan op de hoogte zijn, maar blijven de antwoorden nogal lang op zich wachten.

Vandaar dat ik toch zo vrij ben mij tot u te richten, mijnheer de staatssecretaris, en te vragen hoe het nu juist zit met de stiptheid van die stoptrein. Is daar effectief een probleem? Is dat een structureel probleem? Kunt u mij ook de oorzaak van die vertragingen wat

rémunération fixe pour 2005 des trois CEO des entreprises constituant la SNCB. La suspension à laquelle vous faites référence avait trait à la tutelle purement administrative que j'exerce sur la SNCB. Il s'agissait en fait de la demande d'un CEO visant à obtenir une augmentation de son salaire fixe actuel. Or cette information a été déformée dans la presse.

Une concertation aura lieu à La Poste au sujet de la manière dont les rémunérations de base seront fixées à l'avenir. Ces rémunérations ne doivent pas seulement être basées sur la croissance des bénéfices réalisés mais aussi sur des critères de satisfaction du personnel et des consommateurs. Il en va de même pour la SNCB. Divers comités de rémunération apportent leur soutien à cette formule.

18.05 Roel Deseyn (CD&V): J'espère que cette question sera tout de même inscrite à l'ordre du jour de la commission.

19.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Des usagers me signalent qu'ils ratent leur correspondance à Malines en raison des retards affectant régulièrement l'omnibus Anvers-Nivelles. S'agit-il d'un problème structurel? Quelle en est l'origine? Dans quel délai sera-t-il résolu?

toelichten? Vooral, als er een probleem is van structurele aard, kunt u dan een tijdspad uittekenen waarbinnen er een oplossing moet komen?

19.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mevrouw Verhaert, de stiptheid van de IR-treinen Antwerpen-Centraal naar Nijvel, die bij de NMBS de benaming IR-b draagt, bedroeg in 2005 globaal gezien 89,5 procent en scoorde daarmee inderdaad lager dan het algemene netgemiddelde van 91,9 procent. Dat zijn cijfers zonder neutralisatie van incidenten als gevolg van overmacht of grote infrastructuurwerken.

De lagere stiptheid van de verbinding zit binnen het geheel van de problematiek van de lijnen 25 en 27, waarbij de verbindingen Antwerpen-Nijvel, Turnhout-Manage, Amsterdam-Brussel-Zuid en Essen-Dinant elkaar onderling beïnvloeden, met uiteraard de nodige gevolgen. Zo komen de IR-b treinen, de treinen Antwerpen-Centraal-Nijvel, net voor Mechelen in conflict met de treinen van de relatie Turnhout-Manage, doordat die treinen gehinderd worden door de treinen van de relatie Essen-Dinant. Die ondervinden dan weer zelf de invloed van de slechte stiptheid van de IC-relatie Amsterdam-Brussel-Zuid. Bovendien ondervinden zij ook hinder van de grote werkzaamheden in Namen, die de uitrit van de treinen bemoeilijken.

U ziet, alles is aan mekaar gekoppeld. Dat is niet anders in een netwerk zoals dat in België.

De oorzaken van de vertragingen van de lijn IC-b zijn veelvuldige vertragingen uit Nederland, werken tussen Brussel-Noord en Vilvoorde enzovoort.

Ook algemene elementen hadden een invloed op het hele net. Er was in 2005 een toename van het aantal storingen aan de infrastructuur, het aantal defecten van het materiaal en het aantal zaken ten laste van derden, waardoor de situatie in die mate verslechtert.

Ik kan u ook melden dat een werkgroep met vertegenwoordigers van de verschillende maatschappijen van de NMBS momenteel onderzoekt hoe men de stiptheid op de lijn 25 en 27 kan opkrikken. Enkele mogelijke acties om de stiptheid van deze lijn te verbeteren, is onder meer de medewerking vragen van ProRail en de Nederlandse Spoorwegen. Tijdens het grensoverleg van 3 mei 2006 is dit gevraagd geweest. Een andere mogelijkheid is in een buffertijd van 5 minuten te voorzien voor de werken tussen Brussel-Noord en Vilvoorde. Dergelijke punten zouden de stiptheid effectief kunnen opkrikken.

De evolutie van de stiptheid van de IR-b-treinen wordt nauwlettend opgevolgd. Geleidelijk moet en zal er verbetering optreden. In december 2006 en juni 2007 wordt de dienstregeling op de lijn 25 en 27 wellicht aangepast in functie van de vordering van de grote investeringswerken die thans aan de gang zijn.

19.03 **Inga Verhaert** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben mij ervan bewust dat het een met het ander samenhangt. Ik kan inkomen in het antwoord van "de Nederlandse minuten". Ik kom zelf uit een regio waar we wel eens last hebben van de Nederlandse minutenvertraging die wij oplopen. Het is goed dat er grensoverschrijdend wordt

19.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: En 2005, l'exactitude des trains IR Anvers-Nivelles (89,5%) était inférieure à la moyenne générale (91,9%). Des problèmes concernant les lignes 25 et 27 et qui s'influencent mutuellement en sont à l'origine. Peu avant Malines, les trains IR-B entrent en conflit avec ceux de la ligne Turnhout-Manage. Ces derniers sont gênés par les trains de la ligne Essen-Dinant, qui subissent eux-mêmes la conséquence des ralentissements sur la ligne IC Amsterdam-Bruxelles ainsi que d'importants travaux à Namur. Les retards fréquents aux Pays-Bas, les travaux à Bruxelles-Nord et à Vilvorde, ainsi que des défauts d'infrastructure et de matériel interviennent aussi.

Un groupe de travail étudie les possibilités d'améliorer la ponctualité. Lors de la concertation du 3 mai, la collaboration de Prorail et des chemins de fer néerlandais a été demandée. Un délai tampon de cinq minutes pourrait être prévu pour compenser les travaux à Bruxelles-Nord et à Vilvorde. Le dossier est suivi attentivement et les horaires des lignes 25 et 27 seront sans doute adaptés en décembre 2006 et en juillet 2007, en fonction de l'évolution des grands travaux d'investissement.

19.03 **Inga Verhaert** (sp.a-spirit): J'applaudis à la coopération avec les Nederlandse Spoorwegen. Je suivrai l'évolution sur les lignes 25 et 27 et je serai attentive à l'avancement des travaux du

samengewerkt met de Nederlandse Spoorwegen.

groupe de travail.

Ik zal deze zaak verder opvolgen en hoop dat de werkgroep rond stiptheid voor de lijn 25 en 27 eruit geraakt en vorderingen maakt. Ik kan me best indenken dat deze situatie voor mensen die een aansluiting moeten halen in het Mechelse en die regelmatig mislopen omwille van die vertragingen – ongeacht de reden ervan – bijzonder ergerlijk is. Ik kijk samen met u uit naar de vorderingen van de werkgroep.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de aangekondigde pauze in het sluiten van postkantoren" (nr. 11549)

20 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'annonce d'une pause dans les fermetures de bureaux de poste" (n° 11549)

20.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het is altijd goed dat de zaken bewegen op het terrein, ook in het dossier van het sluiten van de postkantoren. Het geeft toch tenminste de indruk dat bepaalde discussies niet tevergeefs zijn geweest en dat wij nog bepaalde bescheiden ambities mogen koesteren. Daarom is het ook nuttig om dit dossier verder te blijven opvolgen.

De Post heeft aangekondigd dat in de tweede helft van het jaar geen postkantoren meer gesloten zouden worden. Het ging in principe nog over ongeveer 45 kantoren. Tenzij er een geval is van overmacht, of wanneer een huurcontract afloopt, zal men de sluiting uitstellen – dat geldt voor het merendeel van die 45, neem ik aan – tot begin 2007. Men doet echter geen afbreuk aan wat in de planning voor het eerste semester van dit jaar al werd vastgelegd. Met die sluitingen wil men dus absoluut doorgaan.

Wat zijn precies de zaken die ervoor zorgen dat de plannen bijgestuurd worden of dat er een zekere druk op de beleidsbeslissingen van de Post wordt uitgeoefend? Het is interessant om een chronologie op te maken en de lijsten te vergelijken. Dan kan men vaststellen dat bepaalde kantoren vroeger ter discussie stonden en nu niet meer. Als men het geval per geval zou bekijken, dan zou men misschien objectieve criteria kunnen afleiden, maar ik vrees dat het niet in de sfeer van de objectieve criteria te situeren valt.

Na deze korte inleiding heb ik de volgende vragen.

Ten eerste, hoeveel kantoren werden er gesloten sinds de afsluiting van het nieuwe beheerscontract? Hoeveel zullen er nog worden gesloten dit jaar? Er is natuurlijk een planning voor het eerste semester van dit jaar, mijnheer de staatssecretaris, maar met de uitzonderingsclausule van overmacht of afloop huurcontract kan men wel eens een zeer vertekend plaatje krijgen dat misschien niet meer strookt met de boodschap dat de sluiting wordt gestopt.

Ten tweede, wat gebeurt er met de 45 postkantoren? Om hoeveel kantoren gaat het effectief? Wat moet men verstaan onder de gevallen van overmacht? Als men overmacht breed definieert, kan

20.01 Roel Deseyn (CD&V): La Poste a annoncé qu'elle ne fermerait plus de bureaux au cours du deuxième semestre de cette année. Quarante-cinq bureaux de poste devraient fermer. Sauf cas de force majeure ou fin du bail, la fermeture serait reportée au début de 2007. Il sera par contre procédé aux fermetures prévues pour le premier semestre. La liste des bureaux de poste susceptibles d'être fermés a été établie, mais il existe des différences frappantes entre la liste initiale et la liste définitive.

Combien de bureaux de poste ont-ils été fermés depuis la conclusion du nouveau contrat de gestion et combien de bureaux supplémentaires seront-ils encore fermés cette année? Qu'en est-il du planning pour le premier semestre? Combien de bureaux de poste seront-ils fermés en 2007 en application de la clause de force majeure ou de fin du bail? Est-il exact qu'un bureau de poste à Sint-Niklaas, qui figurait initialement sur la liste, en a été biffé par la suite? Comment expliquez-vous cette mesure d'exception?

men misschien toch nog 40 van de 45 kantoren sluiten. Hoeveel van de 45 kantoren zullen mogelijk hieronder vallen? Ik weet wel dat overmacht soms een niet te voorspellen factor is, mijnheer de staatssecretaris, maar de Post moet ongetwijfeld toch al inzicht hebben in de planning voor het tweede semester.

Ten slotte, hoe komt het dat bijvoorbeeld een kantoor in Sint-Niklaas vroeger een status "op te doeken" kreeg, en nu niet meer op de lijst van de te verdwijnen postkantoren staat? Waarom werd deze uitzonderingsmaatregel toegekend?

20.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, sinds het vierde beheerscontract van december 2005 werd voor 45 kantoren de beslissing genomen om ze te sluiten. Daarvan werden reeds 30 kantoren gesloten. Van de overige 15 kantoren wordt het laatste kantoor eind juni 2006 gesloten. De betrokken gemeentelijke overheden werden van de sluiting reeds op de hoogte gebracht.

Momenteel wordt onderzocht in welke mate de betrokken gemeenten of deelgemeenten in aanmerking komen voor de installatie van een postpunt. In bedoelde gemeenten zijn trouwens reeds 22 postpunten operationeel.

De reorganisatie van het netwerk zal in 2007 worden voortgezet. Ze wordt momenteel voorbereid door de diensten van netwerkplanning. Het is nu niet mogelijk te zeggen hoeveel kantoren zullen worden gesloten en hoeveel huurcontracten zullen worden beëindigd.

Onder overmacht wordt verstaan de sluiting omwille van onverwachte, dringende redenen, zoals huuropzeg door de eigenaar van het gebouw of incidenten zoals brand en dergelijke.

Wat betreft uw vraag rond de specifieke situatie in Sint-Niklaas, Sint-Niklaas is een pilootproject in de uitvoering van de sterstructuur. In de loop van 2005 werden twee postpunten geïnstalleerd en werd één postkantoor gesloten. Eind 2005 werden de openingsuren van de kantoren aangepast. De postdienstverlening in Sint-Niklaas gebeurt sinds de invoering van de sterstructuur in 11 postale servicepunten, waarvan 2 postpunten, die wekelijks iets meer dan 377 uur open zijn.

De sluiting van Sint-Niklaas 3 was bij de hervorming niet aan de orde. Het bericht in de pers daarover was dus duidelijk onjuist. Er is met andere woorden zeker geen sprake van een uitzonderingsmaatregel.

20.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Depuis le quatrième contrat de gestion de décembre 2005, lorsqu'il avait été décidé de fermer quarante-cinq bureaux, trente fermetures sont en effet intervenues. Les quinze bureaux restants seront fermés d'ici à la fin juin. Toutes les communes concernées en ont été averties en temps voulu et la possibilité d'y ouvrir un Point Poste a été examinée.

Ces communes sont déjà dotées de vingt-deux Points Poste. La réorganisation du réseau sera poursuivie en 2007. Le service de la planification du réseau la prépare actuellement. Il est impossible de dire actuellement combien de bureaux seront fermés et combien de contrats locatifs seront résiliés. La fermeture pour cas de force majeure est constituée par la fermeture pour raisons imprévues ou urgentes, telle la résiliation du bail locatif par le propriétaire ou un incident comme un incendie.

Sint-Niklaas est un projet expérimental dans le cadre de la structure en étoile. Deux Points Poste ont été créés en 2005 et un a été fermé. Fin 2005, les heures d'ouverture des bureaux ont été adaptées. Depuis la mise en œuvre de la structure en étoile, le service de La Poste est assuré à Sint-Niklaas par onze points de services, dont deux Points Poste, qui sont ouverts un peu plus de 377 heures par semaine. La fermeture de Sint-Niklaas 3 ne faisait pas partie de cette réforme. Le communiqué de presse à ce

propos était erroné. Il ne saurait être question d'une mesure d'exception.

20.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik pik even in op het laatste element van het antwoord.

Het is vreemd dat de staatssecretaris zegt dat het bericht in de pers een kwakkel was. Er zou nooit sprake zijn geweest van de sluiting van het welbepaalde kantoor.

Nochtans, als we de interne documenten van De Post en de lijsten over de planning van de sluiting vergelijken, zien we dat het bewuste kantoor wel figureert in de ene en niet in de andere. Daarom is het mijn aanvoelen dat toch bepaalde krachten hebben gespeeld die moeilijk definieerbaar en dus niet objectiveerbaar zijn.

Ik laat dat even in het midden. Het cijfer 45 fascineert mij. Bepaalde bronnen zeggen dat er nog 45 zouden kunnen sluiten in het tweede semester, maar die zouden behoudens overmacht worden doorgeschoven. Men zegt nu dat 45 het totaal aantal te sluiten kantoren was, waarvan er al 30 zouden gesloten zijn en nog 15 zouden volgen voor einde juni 2006.

Misschien kunt u even herhalen hoeveel sluitingen werden opgeschort voor het tweede semester van 2006 en doorgeschoven naar 2007? Men heeft gezegd de sluitingen af te werken voor het eerste semester 2006 en die van het tweede semester van 2006 door te schuiven naar 2007, behoudens overmacht. Wat is dan het volume van door te schuiven sluitingsoperaties voor het tweede semester van 2006?

20.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Eerlijk gezegd begrijp ik niet op basis van welke informatie u deze conclusies trekt. Het moet dan om lijsten gaan die mij niet bekend zijn.

Ik kan u wel zeggen dat in 2006 werd beslist 45 postkantoren te sluiten. Daarvan zijn er 30 gesloten en worden de andere 15 voor einde juni gesloten. Ondertussen is De Post aan het nakijken op welke wijze zij verder actie onderneemt. Daarover zullen wij tijdens het tweede semester van 2006 naar alle waarschijnlijkheid worden ingelicht. Ik kan dat alleen maar vaststellen.

Wat uw vraag aangaande Sint-Niklaas betreft: dit zijn geen openbare, beschikbare lijsten. Ik weet dus niet op welke basis u uw vraag baseert.

20.03 Roel Deseyn (CD&V): Je m'étonne d'entendre le secrétaire d'État faire état de fausses informations dans la presse car certains documents internes de La Poste concernant les fermetures prévues font bel et bien état du bureau. J'imagine que des éléments non objectivables ont joué.

Le chiffre de quarante-cinq me fascine. Selon certaines sources, quarante-cinq fermetures pourraient encore intervenir au cours du deuxième semestre mais elles seraient plutôt reportées en 2007. Est-ce exact?

20.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Je me demande quelles données permettent de tirer de telles conclusions, car je ne dispose pas de ces listes. En 2006, il a été décidé de fermer quarante-cinq bureaux de poste. Trente bureaux ont déjà fermé leurs portes, les quinze autres suivront avant la fin juin. La Poste envisage à présent d'éventuelles mesures ultérieures. Nous en saurons sans doute plus dans le courant du second semestre. A notre demande, Dans le souci de préserver la continuité du service public, La Poste a décidé, en toute autonomie, de ne plus fermer de bureaux de poste s'il n'y a pas de points poste opérationnels à proximité. En tant qu'entreprise publique autonome, la Poste devra continuer à faire des choix opérationnels, sans sortir du cadre du contrat de gestion.

20.05 Roel Deseyn (CD&V): Ik ga niet dieper in op de particuliere

situatie, maar merk toch in het algemeen op dat als men communiceert vanuit een scenario van schorsing en sluiting met deze cijfers, ik heel goed kan begrijpen waarom men bepaalde zaken kan uitstellen. Het is natuurlijk zeer mooi dergelijke zaken te communiceren, maar wetende dat de zaken worden afgerond einde juni, dan hoeft men het volgens de planning niet meer te doen in de tweede helft van 2006. Dat is communicatief mooi aangekondigd.

20.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik wil in ieder geval ook antwoorden dat op ons uitdrukkelijk verzoek De Post nu blijkbaar ook autonoom heeft beslist geen postkantoren meer te sluiten zonder dat er effectief postpunten beschikbaar zijn. Op die manier krijgt de openbare dienstverlening een continu karakter en dat vind ik een zeer goede zaak. Het komt De Post als autonoom overheidsbedrijf toe om verdere operationele keuzes te maken, zolang ze binnen het beheerscontract blijven. Dat is wat ik u daarover kan melden.

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

21 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het eerste advies van de ombudsdienst bij De Post" (nr. 11553)

21 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 "le premier avis du service de médiation auprès de La Poste" (n° 11553)

21.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de ombudsdienst van De Post heeft een eerste advies uitgebracht. Dat is een primeur.

Dit is een speciale bij wet voorziene procedure waardoor de ombudsdienst een advies kan uitbrengen wanneer er onvoldoende mate van coöperatie was bij de behandeling van geschillen. Dat is nu voor de eerste keer gebeurd in een specifiek geval.

Het is daarom belangrijk om na te gaan hoe het verder gaat nadat de adviesprocedure werd gevolgd. Het ging hier heel concreet om iemand die het slachtoffer werd van een transactie waarbij geld werd afgehaald van diens rekening met behulp van een fotokopie van diens identiteitskaart. Er bestond betwisting of iemand al of niet fysiek aanwezig moet zijn om een wijziging aan te vragen met betrekking tot de handtekeningbevoegdheid en of er al dan niet gebruik moet worden gemaakt van originele identiteitsdocumenten.

De ombudsdienst concludeerde dat het feit dat het vertrouwen van de betrokkene werd geschonden, de Bank van De Post niet ontslaat van haar verantwoordelijkheid inzake veiligheidscontroles. In het verslag van de ombudsdienst wordt de casus en de te volgen procedure in detail uitgeschreven op drie bladzijden.

Het probleem is echter dat de procedures niet worden gecommuniceerd aan de betrokkene en hem ook geen vergoeding wordt toegekend. Blijkbaar werden de regels onvoldoende gecommuniceerd of waren de regels die aan de betrokkene werden uitgelegd niet de gangbare procedures. Daarom heeft de ombudsdienst dit advies uitgebracht.

21.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Le service de médiation de La Poste a rendu son premier avis. Aux termes de la loi, cette procédure ne pourra démarrer que s'il y a un manque de coopération sur le plan du règlement des litiges. Le service de médiation a rendu cet avis à propos du cas concret d'une personne qui a retiré de l'argent du compte d'un client de la Banque de La Poste en produisant une copie de sa carte d'identité.

Il se trouve, cependant, que la Banque de La Poste n'a pas réagi à cet avis. Quels effets produit un avis? La Banque de La Poste est-elle disposée à faire de ces avis des avis contraignants? L'intéressé a-t-il obtenu entre-temps une indemnisation? Les deux parties en cause négocient-elles encore? En adaptant son règlement, La Banque de La Poste n'a-t-elle pas admis implicitement l'existence d'un problème à propos de la procédure prévoyant l'obligation, pour ses clients, de produire la carte d'identité? Comment les cartes d'identité

De Bank van De Post heeft echter geen antwoord gegeven op dit advies. Eerder dan de casus ten gronde te behandelen, moeten wij volgens mij na dit eerste advies van de ombudsdienst kijken hoe procedureel verder moet worden gehandeld in dergelijke zaken.

Ik heb de volgende vragen. Wat zijn de gevolgen van het uitbrengen van een advies? Wat is de bereidwilligheid van de Bank van De Post om van die adviezen bindende adviezen te maken? Heeft de betrokken persoon intussen een vergoeding ontvangen? Indien ja, welke? Wordt er nog verder onderhandeld tussen beide partijen?

Is het feit dat men het reglement aanpast voor dat concrete geval niet het impliciet toegeven dat er iets fout was met de procedures in verband met de identiteitskaarten?

Om dergelijke gevallen te vermijden, hoe gebeurt dezelfde controle van de identiteitskaarten bij andere banken? Maakt de Bank van De Post daar een uitzondering of volstaat daar ook een kopie?

21.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, het spreekt voor zich dat het verslag van de ombudsdienst van De Post zeer recent is. Op een aantal van uw vragen kan ik dus niet in detail antwoorden vermits De Post mij hierover op dit ogenblik nog geen gegevens heeft verstrekt. Daarvoor is het verslag van de ombudsdienst uiteraard veel te recent. Het spreekt voor zich dat dit ernstig moet gebeuren. Daarover gaat uiteraard wel wat tijd heen. Ik kan u wel het volgende zeggen.

Op uw eerste meer algemene vraag omtrent de gevolgen van het uitbrengen van een advies kan ik u zeggen dat als een verzoening niet mogelijk zou blijken, de ombudsman of ombudsvrouw een advies uitbrengt waarin de argumenten zijn ingebracht. Een kopie van dat advies gaat naar de klant. Het bedrijf kan dit advies al dan niet volgen. In het laatste geval moet het echter wel de beslissing motiveren. De klant is dan vrij om in dit geval nog verdere, eventueel zelfs juridische, stappen te zetten en daarbij gebruik te maken van zijn argumentatie.

Ik kom tot uw specifieke vragen. Ik zei reeds dat ik op dit ogenblik niet beschik over verdere gegevens. Dat wordt uiteraard in de eerstvolgende weken ernstig onderzocht. Daarvoor komt uw vraag te vroeg, maar dat is ook logisch.

In antwoord op uw vraag naar de handelswijze in andere banken moet ik u zeggen dat het staatssecretariaat niet beschikt over interne instructies van andere banken terzake.

21.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, dat zou nochtans mogen in het kader van een algemene transparantie.

Ik mag aannemen dat voor de zaken die u niet volledig kon beantwoorden, een afschrift met informatie wordt gestuurd naar de commissie. Wij zullen dan ook tijdens de hoorzitting, overmorgen, met de mensen van de ombudsdienst daarover van gedachten kunnen wisselen.

Ik vind het alvast heel belangrijk voor de klant dat die beslissing gemotiveerd moet worden en overgemaakt moet worden en dat men

sont-elles contrôlées dans les autres banques?

21.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Le rapport du service de médiation de La Poste est très récent. C'est pourquoi je suis dans l'impossibilité de fournir une réponse détaillée à plusieurs questions.

Quelles sont les conséquences d'un avis? Si une conciliation s'avère impossible, le médiateur rend un avis dont le client reçoit une copie. L'entreprise peut choisir de se conformer ou non à l'avis. Dans la seconde hypothèse, elle doit motiver sa décision. Le client est alors libre d'entreprendre de nouvelles actions, éventuellement en justice.

Cette question orale est prématurée. Les données feront l'objet d'un examen approfondi la semaine prochaine. Le secrétariat d'État n'a pas connaissance des instructions internes d'autres banques.

21.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Il devrait toutefois en disposer en vertu de la transparence. J'espère que la commission recevra les informations concernant les questions restées sans réponse. Nous pourrions nous entretenir avec le service de médiation lors de l'audition qui se tiendra après-demain. L'obligation de motiver les décisions est importante pour le

op basis van het niet volgen van de toelichting daarvan eventueel verder kan procederen.

Het is zeker een discussie waard. Mijnheer de staatssecretaris, in naam van velen in het Parlement vraag ik u om bij dergelijke adviezen, waarvan tegenwoordig zeker geen misbruik wordt gemaakt want het was het eerste advies sinds het totstandkomen van de wet, een zekere mate van gezag aan de dag te leggen en ze van bijzonder nabij te bekijken, want het betrof hier werkelijk een primeur.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de explosieve toename van het aantal klachten over Taxipost" (nr. 11550)

22 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'explosion du nombre de plaintes relatives à Taxipost" (n° 11550)

22.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, deze vraag is ook voortgevloeid uit de bevindingen van de ombudsdienst, naar aanleiding van de voorstelling van zijn verslagen.

Het aantal klachten over Taxipost steeg in nogal spectaculaire mate. Enerzijds zouden we kunnen zeggen dat het goed is dat de mensen de weg hebben gevonden naar de geschillenbemiddeling, naar de ombudsdienst of naar andere instanties. Anderzijds weten wij ook dat er herschikkingen bij Taxipost zijn gebeurd. Misschien moeten wij daarom daar wat meer aandacht aan besteden, want van 56 naar 330 klachten, is toch een vrij beduidende stijging. Het betrof klachten van velerlei aard: schrapting van terugbetaling van frankeerkosten bij laattijdige uitreiking, contactname aangaande een verloren zending die onmogelijk was enzovoort. U kunt dat ook allemaal nalezen in het verslag van de ombudsdienst.

De conclusie van de ombudsdienst is niet mals. Het is niet zomaar een paragraafje met een opsomming of een inventaris van een aantal problemen, omdat precies de algemene balans zo negatief uitvalt. De Post heeft daarop ook gereageerd met een bepaalde appreciatie.

Vandaar heb ik de volgende vragen.

Welke maatregelen zullen op korte termijnen worden genomen om die afzonderlijke categorieën van klachten aangaande Taxipost te verhelpen? Bent u bereid om daar structureel iets aan te doen?

Ook belangrijk, overweegt u de terugbetaling van de frankeerkosten herin te voeren? Daarvan werd afgestapt, en dat leidt tot beduidend meer ontevreden klanten. Ik denk dat een investering in een klantenbinding en in de follow-up van de klachten toch zeker de moeite waard is.

Hoe zullen de klachtenprocedures op punt worden gesteld in de verschillende diensten van De Post?

Wat zijn de verwachtingen aangaande het aantal klachten voor dit jaar? Er worden in De Post prognoses gemaakt over

client. Je préconise de conférer une certaine autorité aux avis, dont il n'est certainement pas fait un usage abusif.

22.01 Roel Deseyn (CD&V): Le nombre de plaintes déposées auprès du service de médiation concernant Taxipost a augmenté de manière spectaculaire. Selon le service de médiation, le bilan global est négatif. Une intervention structurelle est-elle prévue? La réintroduction du remboursement des frais de port est-elle envisagée? Combien de plaintes relatives à Taxipost ont-elles été enregistrées au numéro de téléphone central de La Poste? Comment entend-on affiner les procédures de plainte au sein des différents services de La Poste? Les pronostics de La Poste au sujet de la satisfaction du client permettent-ils de se faire une idée du nombre de plaintes pour cette année?

klanttevredenheid. Misschien zijn er ondertussen al nieuwe parameters, die erop kunnen wijzen dat er een knik is in die statistiek, dat het weer de goede kant opgaat.

Hoeveel klachten ontving De Post over Taxipost tot nu toe op zijn centraal telefoonnummer? Ik doel op het nummerreeksje met de opeenvolgende cijfers.

22.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: U gaf het al aan, mijnheer Deseyn, het maakt deel uit van het jaarverslag van de ombudsdienst. Dat wil zeggen dat ik niet in heel concrete termen kan antwoorden op vragen die in dat verslag als zodanig zijn opgenomen. Ik zal u wel algemene informatie kunnen geven.

2006 is voor Taxipost een scharnierjaar. Diverse investeringen werden sinds midden 2005 gedaan en de nieuwe initiatieven rollen ook uit in 2006, waaronder de verdere uitbouw van het Contact Center. Specifiek voor Taxipost wordt er dit jaar geïnvesteerd in het trainen van medewerkers, softwareondersteuning, de centrale klantendatabase, de vernieuwing van informaticasystemen en de verbetering van de processen en communicatiestromen. Dat zijn in ieder geval al belangrijke investeringen.

Als ik meer in detail mag gaan, zeg ik iets over de afgiftemogelijkheden versus de daling van het aantal dispatchingcentra.

Het aantal dispatchingcentra is gedaald, maar er is geen daling van het aantal afgiftepunten. De klant heeft immers de mogelijkheid zijn pakje af te geven in een postkantoor. Bovendien heeft de klant de mogelijkheid een gratis afhaling te vragen, een service die bij concurrenten ten andere duur wordt aangerekend.

Inzake afhaalmogelijkheden voor de klant als de klant niet thuis is, investeert Taxipost op dit moment in het uitrollen van het ICT-systeem tot in de postkantoren om ook daar de opvolging te kunnen garanderen, de zogenaamde "Track & Trace." Een klant kiest voor Taxipost wegens de hoogdringendheid of de waarde van zijn zending. Het is dan ook van fundamenteel belang dat het pakje ieder moment "getracet" kan worden. Dat zal de organisatie van de verschillende afhaalmogelijkheden, onder meer in een postkantoor, verbeteren.

Bovendien is er het probleem met het verwittigingkaartje. Het gaat dan om een aantal concrete gevallen waarin de chauffeur die zijn oude afwezigheidsberichten gebruikt had met verkeerde contactinformatie. De chauffeurs vertrekken vanuit een bepaald depot, en zijn ook gekoppeld aan dat depot. De zending zal dan ook automatisch aangeboden worden vanuit datzelfde depot. Taxipost heeft ervoor gezorgd dat iedere chauffeur nu wel degelijk met de juiste documenten werkt. Vandaar dat wij kunnen bevestigen dat dit probleem intussen opgelost werd.

Uw tweede vraag luidde: overweegt men een terugbetaling? Taxipost volgt in zijn algemene voorwaarden de standaard van de koerierindustrie, die gevolgd wordt door zowel nationale als internationale spelers. Meer concreet, Taxipost bezorgt in het geval van laattijdige levering een borderel voor een gratis verzending – als commerciële geste – die dezelfde waarde heeft als een financiële

22.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Cette matière constitue un volet du rapport annuel établi par le service de médiation. Je me bornerai donc à vous fournir des informations à caractère général et n'entrerai pas dans le détail de questions concrètes traitées dans le rapport.

Pour Taxipost, 2006 constitue une année charnière. Depuis la mi-2005, divers investissements ont été réalisés. Cette année-ci, des fonds ont notamment été consacrés à la formation des collaborateurs et à l'élaboration d'une banque centrale de données relatives aux clients.

Le nombre de centres de dispatching a diminué mais pas celui des points de dépôt. Le client peut déposer son colis à chaque bureau de poste ou le faire enlever gratuitement chez lui, alors que ce service est toujours facturé au prix fort par la concurrence.

En ce qui concerne les colis ne pouvant être distribués en l'absence du client, Taxipost investit aujourd'hui dans un système TIC qui permettra à tout moment au client de "tracer" les colis. L'organisation des différentes possibilités d'enlèvement, entre autres dans un bureau de poste, en sera facilitée.

Les cartes d'avis ont posé un problème parce que certains chauffeurs utilisaient toujours les anciennes versions, comportant des informations de contact erronées. Depuis, Taxipost a veillé à ce que chaque chauffeur dispose des documents adéquats.

tegemoetkoming. Op die wijze wil het bedrijf uitdrukken aan de klant dat het zijn vertrouwen waard is.

Uw derde vraag luidde: hoe zal de klantenprocedure op punt worden gesteld binnen de verschillende diensten van De Post?

Taxipost startte ook een uitgebreid trainingsprogramma op inzake telefonisch onthaal, klachtenbehandeling, en producttraining, om het algemeen niveau van klantvriendelijkheid en professionalisme te verhogen.

Tot nu toe werden de klachten of vragen in verband met Taxipost die op het centrale telefoonnummer toekwamen, doorverbonden naar de dienst Customer Care van Taxipost. In de loop van het derde trimester van 2006 zullen de agenten van het centrale telefoonnummer die vragen ook zelf kunnen oplossen. Ze zullen dan instaan voor het oplossen van klachten van klanten en zijn op dat ogenblik de unieke, enige contactpersoon. Waar nodig zullen zij ook instaan voor de coördinatie van verschillende operationele diensten. Er werd tevens een project opgestart in verband met de verbetering van de communicatiestromen binnen Taxipost en met de andere departementen van De Post.

Wat zijn de verwachtingen met betrekking tot het aantal klachten? Welnu, de stijging van het aantal klachten in 2005 is in hoofdzaak het gevolg van de herstructurering van Taxipost. Naar het oordeel van Taxipost is de situatie op dit ogenblik onder controle. Taxipost wil echter nog verbeteren en doet – zoals ik daarnet al aangaf – de nodige investeringen, met de focus op de begeleiding van de mensen. Op die manier zou vanaf midden 2006 de impact van die investeringen in ieder geval zeer zichtbaar moeten zijn.

Ten slotte had u nog vijfde vraag: hoeveel klachten ontving De Post aangaande Taxipost op zijn centrale telefoonnummer? Sinds de oprichting van het centrale telefoonnummer begin juni 2005 zijn er 601 vragen gesteld of klachten ingediend.

En cas de livraison tardive, Taxipost offrira au client un bordereau d'envoi gratuit.

Taxipost lance également un vaste programme de formation en matière d'accueil téléphonique, de traitement des plaintes et de connaissance des produits, pour améliorer l'orientation du client et le professionnalisme de l'accueil. Jusqu'ici, les plaintes parvenant au numéro central étaient transférées au service "Customer Care". Dans le courant du troisième trimestre 2006, les opérateurs téléphoniques pourront aussi répondre aux questions et, éventuellement, assurer la coordination des différents services opérationnels. De plus, un projet tendant à améliorer la circulation de l'information entre les services et avec les autres départements de La Poste, a été initié.

La hausse du nombre de plaintes en 2005 s'explique principalement par la restructuration de Taxipost. La situation est à présent sous contrôle, estime-t-on chez Taxipost. Il n'en reste pas moins que les investissements se poursuivent et devraient porter leurs fruits à partir de la mi-2006.

Depuis la création du numéro de téléphone central, début juin 2005, 601 questions ou plaintes ont été reçues.

22.03 Roel Deseyn (CD&V): Ik dank de staatssecretaris voor zijn uitgebreid antwoord.

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

23 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de Europese kritiek op de liberalisering van het goederenvervoer per spoor in ons land" (nr. 11555)
- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de kritiek van de Europese Commissie op de gebrekkige spoorliberalisering in België" (nr. 11564)

23 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la critique européenne à l'encontre de la libéralisation du transport de marchandises par rails dans notre pays" (n° 11555)

- M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les critiques de la Commission européenne sur le caractère encore imparfait de la libéralisation des chemins de fer en Belgique" (n° 11564)

23.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, mijn vraag handelt over de Europese kritiek op de liberalisering van het goederenvervoer per spoor in ons land. Voor de tweede maal in korte tijd mengt Europa zich in spooraangelegenheden. Na de "kritiek" op de kwijtschelding van de NMBS-schuld dat vooral een begrotingstechnische zaak is, volgt thans de kritiek op het eigenlijk beleid van de NMBS. Dat zou belangrijke gevolgen kunnen hebben.

Europees Transportcommissaris Jacques Barrot heeft kritiek geuit op een aantal Europese lidstaten in verband met de structuur van het goederenvervoer per spoor, dat te weinig geliberaliseerd zou zijn. Meer specifiek kaart hij de splitsing tussen de infrastructuur, beheer en de operatoren aan. Ook ons land hoort bij de landen waar de scheiding onvoldoende zou doorgevoerd zijn gelet op het feit dat er banden blijven bestaan via de holdingstructuur.

In de feiten lijkt Infrabel - dat is toch onze indruk - voldoende onafhankelijk te kunnen handelen. Zowel de toekenning van de licenties voor het Belgische spoornet als de verdeling van de rijpaden lijkt ons op een vlotte en onafhankelijke manier te verlopen.

Daarom kreeg ik van de staatssecretaris graag wat meer verduidelijking op volgende vragen.

Ten eerste, oorspronkelijk was een boekhoudkundige scheiding voldoende en heeft ons land voor die mogelijkheid geopteerd. Daarna was een juridische scheiding binnen eenzelfde holding noodzakelijk. In die structuur is de NMBS gestapt. Betekent de kritiek van vorige week van de Europese commissaris dat het systeem dat door de regering werd uitgewerkt, niet voldoende overeenstemt met het desbetreffende Europees spoorwegpakket? Of betekenen de uitspraken van vorige week in het rapport dat men een maximalistische interpretatie wil geven aan dat Europees spoorwegpakket? Vraagt de Europese Commissie expliciet naar een andere structuur of blijft het voorlopig beperkt tot vragen om verduidelijking? Moet de structuur van de NMBS met de vervoersmaatschappij en Infrabel met een overkoepelende holding voor Europa worden aangepast?

Ten tweede, de NMBS heeft net zoals andere Europese spoorwegmaatschappijen een specifieke evaluatie gekregen in een rapport. Mijnheer de staatssecretaris, kunt u wat meer toelichting geven bij de resultaten dan wat we via de media konden vernemen?

In de conclusies zou naar verluidt worden vermeld dat de controlemechanismen versterkt moeten worden en dat er een reële onafhankelijkheid moet zijn met strikte waarborgen van neutraliteit. Voldoet de NMBS hier dan niet aan? Wat zijn de exacte punten van kritiek? Wat moet er worden aangepast?

Ten derde, het goederenvervoer per spoor lijkt fors te zijn gegroeid in de landen waar de liberalisering het snelst werd doorgevoerd. Dat

23.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La Commission européenne adresse des critiques à notre pays parce qu'il aurait insuffisamment libéralisé son transport de marchandises par rail et trop peu scindé le gestionnaire de l'infrastructure et les opérateurs en raison des liens subsistant à travers la holding. Cependant, la délivrance par Infrabel de licences pour le réseau ferroviaire belge semble se dérouler avec une autonomie suffisante.

La Commission demande-t-elle explicitement à notre pays d'adapter sa structure en l'incorporant au sein d'une holding faitière?

Quelles sont les conclusions du rapport d'évaluation que la Commission a consacré à la SNCB? Le commissaire aux Transports y évoquerait la nécessité de consolider les mécanismes de contrôle et de disposer de meilleures garanties d'indépendance et de neutralité. La SNCB est-elle en défaut sur ces deux points?

Manifestement, le transport de marchandises par rail a connu une très forte croissance dans les pays où la libéralisation a été le plus rondement menée alors que, chez nous, on n'a guère observé qu'une légère augmentation dans ce secteur. Depuis la libéralisation, quelle part la SNCB et les opérateurs concurrents représentent-ils dans le transport de marchandises depuis les ports et vers ceux-ci? C'est un paramètre fondamental dans la lutte contre la congestion, en particulier autour d'Anvers.

La SNCB se voit également adresser un blâme en raison de sa politique du personnel et plus spécifiquement de sa pyramide

geldt dus niet voor ons land, waar tussen 1995 en 2004 een lichte stijging werd genoteerd, die dan nog vooral werd gerealiseerd in de eerste jaren van die periode, dacht ik. Ik zou graag vernemen welk aandeel de NMBS-vervoersmaatschappij enerzijds en de concurrerende operatoren, anderzijds, sinds de liberalisering tot nu toe hebben gehaald in de vervoersmarkt, specifiek van en naar de zeehavens? Een evaluatie van deze evolutie is bijzonder belangrijk in het kader van de strijd tegen de congestie. Ik denk vooral aan Antwerpen bijvoorbeeld.

Tot slot, de NMBS krijgt ook nog een specifieke vermelding in verband met het personeelsbeleid en meer bepaald met betrekking tot de leeftijdspiramide. Dat knelpunt is hier al meermaals aan bod gekomen. Het is dus niet nieuw, maar het is wel een aanleiding om u nog eens te vragen naar de stand van zaken omtrent het aanwervingbeleid bij de NMBS? Verlopen de aanwervingprocedures ondertussen al wat vlotter dan de jongste jaren? Hoeveel personeelsleden werden dit jaar reeds in dienst genomen? Hoe verhoudt dit aantal zich ten opzichte van de openstaande betrekkingen op dit moment en de te verwachten noden voor de komende maanden en jaren?

23.02 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uit een evaluatierapport van de Europese commissie over de Europese sporenliberalisering en meer bepaald over het eerste spoorwegpakket, blijkt dat de lidstaten die het snelst het vrachtvervoer via het spoor hebben geliberaliseerd de beste resultaten boeken. Zo steeg het goederenvervoer per spoor in Groot-Brittannië met liefst 70%, ondanks de felle kritiek die het land te verduren kreeg over zijn spoorliberalisering de voorbije jaren.

Het rapport toont ook aan dat de vrijmaking van het goederenvervoer per spoor nog gaten vertoont in verschillende lidstaten, waaronder ook België. Zo moet ons land werk maken van een duidelijkere scheiding tussen het beheer van de infrastructuur en de exploitatie, om ervoor te zorgen dat de toegang van concurrerende buitenlandse of privé-maatschappijen tot het Belgisch spoorwegnet vlot en onpartijdig verloopt. In de landen waar nog geen volledige scheiding is, zal de Europese Commissie criteria voorstellen om de neutraliteit van de infrastructuur meer te garanderen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb de volgende vragen.

Ten eerste, wat is uw reactie op dit rapport van de Europese Commissie? Ten tweede, met hoeveel procent is het vrachtvervoer per spoor in België toegenomen sinds de toepassing van het eerste spoorpakket? Ten derde, bent u van plan om de afsplitsing tussen het beheer en de exploitatie verder te verfijnen en verduidelijken op basis van de criteria die door de Europese Commissie zijn voorgesteld?

des âges. Les procédures de recrutement s'y déroulent-elles plus aisément qu'au cours des années écoulées? Combien d'agents ont déjà été recrutés cette année et quelle proportion représentent-ils par rapport au nombre d'emplois vacants et aux besoins de personnel au cours des prochaines années?

23.02 Guido De Padt (VLD): Il ressort du rapport de la Commission européenne que les États membres qui ont été les premiers à libéraliser le transport de marchandises par rail sont aussi ceux qui obtiennent les meilleurs résultats. Le rapport établit également que la libéralisation n'est pas terminée en Belgique. La Belgique doit opérer une séparation plus nette entre l'infrastructure et l'exploitation, afin de faciliter l'accès de sociétés concurrentes au réseau ferroviaire belge. La Commission proposera des critères visant à garantir la neutralité du gestionnaire de l'infrastructure.

Quelle est la réaction du secrétaire d'État à ce rapport?

De quel pourcentage le fret ferroviaire a-t-il progressé en Belgique depuis l'introduction du premier "paquet ferroviaire"?

Le secrétaire d'État compte-t-il remodeler la séparation entre l'exploitation et l'infrastructure en fonction des critères formulés par la Commission européenne?

23.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, het document waarnaar de beide heren verwijzen is het door de Europese

23.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: La Commission

Commissie op 3 mei uitgegeven rapport over de invoering van het eerste spoorwegpakket inzake de liberalisering van het spoorwegvervoer, dus de richtlijnen 2001/11, 2001/12 en 2001/14. Dat rapport werd uitdrukkelijk aan de Commissie opgelegd door richtlijn 2004/51. Het betreft dus geen spontaan initiatief van harentwege. In dat document maakt de Commissie een soort stand van zaken op over de omzetting van het eerste spoorwegpakket in 23 lidstaten die een spoorwegnet hebben alsook over de evolutie van deze vervoerwijze tijdens de laatste jaren.

Het gaat geenszins om een "akte van beschuldiging" tegen bepaalde staten of bepaalde spoorwegondernemingen. België wordt vanzelfsprekend vernoemd, net als alle andere lidstaten, maar zonder speciale vermelding in positieve of negatieve zin. We dienen er eveneens op te wijzen dat dit rapport geen wetgevende of reglementaire akte is en bijgevolg niet de juridische draagwijdte van dergelijke akten heeft. Het geniet vanzelfsprekend wel de algemene erkenning die aan mededelingen van de Commissie verbonden is.

Wat de scheiding tussen infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen betreft, is de enige onvoorwaardelijke vereiste die in de Europese richtlijn is vervat dat voor die twee entiteiten afzonderlijke rekeningen opgemaakt worden, dus balans en resultatenrekening. De Europese wetgeving verplicht pas een verder doorgedreven scheiding op juridisch, organisatorisch en beslissingsvlak wanneer de infrastructuurbeheerder ook de door haar omschreven essentiële functies vervult, waaronder in het bijzonder het toekennen van toegangsrechten tot het spoorwegnet aan de spoorwegondernemingen alsook het bepalen en innen van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

In de bijlagen 5 en 6 van haar rapport buigt de Commissie zich over verschillende modellen inzake organisatie en bevoegdheidsverdeling waarvoor de lidstaten hebben gekozen bij de omzetting van de richtlijnen die het eerste spoorwegpakket vormen. De volledige scheiding tussen infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen is in 10 lidstaten gemaakt. De infrastructuurbeheerder niet scheiden van de spoorwegonderneming maar essentiële functies toevertrouwen aan een extern organisme is in 5 staten gerealiseerd. Verder is er het hybride Franse systeem. Ook een holdingstructuur is er in 7 lidstaten gekomen, met name Duitsland, Oostenrijk, Italië, Polen, Letland, Griekenland en België. De totale integratie zoals die er in Ierland is, is bij uitdrukkelijke afwijking toegestaan.

De Commissie wijst erop dat al die modellen conform de bestaande Europese wetgeving zijn, behalve het laatste, dat slechts werd toegestaan voor Ierland en Griekenland. Ze kondigt evenwel aan dat ze geval per geval een analyse zal uitvoeren op het terrein om zich ervan te vergewissen dat de essentiële functies wel degelijk op onafhankelijke en niet-discriminerende wijze worden uitgeoefend. Daartoe zal ze als hulpmiddel verscheidene criteria hanteren, aan de hand waarvan ze die onafhankelijkheid kan meten, zoals het bestaan van controleorganen, het verbod voor de spoorwegondernemingen en holdings om zich te mengen in de uitoefening van de essentiële functies en het bestaan van afzonderlijke bureaus.

In dat verband mag België als een voorbeeld worden gezien, vermits de wetgever bij de hervorming van de NMBS in 2005, om de

européenne n'a pas rédigé ce rapport relatif à l'introduction du premier "paquet ferroviaire" de sa propre initiative mais parce qu'une directive l'y contraignait. Le rapport dresse un état des lieux de la transposition de la directive dans les vingt-trois États membres qui disposent d'un réseau ferroviaire. Il ne s'agit donc en aucun cas d'un acte d'accusation à l'encontre de certains États membres. La Belgique est citée sans qu'il n'y ait de mention spéciale, positive ou négative. Le rapport ne constitue pas un acte réglementaire contraignant, même s'il bénéficie bien sûr de la reconnaissance due aux communications de la Commission.

En ce qui concerne la distinction entre le gestionnaire de l'infrastructure et les opérateurs, la réglementation européenne n'impose qu'une seule obligation inconditionnelle, à savoir la séparation comptable entre les deux. Une séparation plus poussée n'est nécessaire que si le gestionnaire de l'infrastructure est entièrement en mesure de définir les droits d'accès et de prélever les taxes.

Les annexes au rapport comportent des commentaires relatifs aux différents modèles mis en œuvre dans le cadre de la transposition du "paquet ferroviaire", dont le système de holding adopté par la Belgique et par six autres États membres. Ce modèle est conforme à la réglementation européenne. La Commission vérifie ensuite au cas par cas s'il n'y a pas de discrimination dans le cadre de l'application concrète des modèles.

La Belgique accomplit un travail exemplaire. En prenant des mesures conformes aux critères de la Commission européenne, le législateur a réussi, en 2005, à garantir l'indépendance d'Infrabel. Il s'avère également sur le terrain

onafhankelijkheid van Infrabel te verzekeren, een reeks maatregelen heeft genomen die stroken met de criteria die de Commissie heeft vooropgesteld. Bovendien, zoals u ook hebt benadrukt, blijkt uit de situatie op het terrein dat Infrabel haar opdrachten op volstrekt neutrale en doeltreffende wijze vervult, wat trouwens ook erkend wordt door de nieuwe spoorwegondernemingen die op Belgisch grondgebied actief zijn.

Het commercieel goederenvervoer is bij de NMBS tussen 2001 – de datum van inwerkingtreding van het eerste spoorwegpakket – en 2005 met 10,8 procent toegenomen. Ik mis echter de gegevens over het marktaandeel. Hier kan weer het concurrentiële gegeven worden ingeroepen als reden waarom die gegevens niet ter beschikking zijn gesteld.

Ik kom tot de vierde vraag van de heer Van den Bergh. De NMBS-Holding voert op dit ogenblik een intensief provisioneel aanwervingsbeleid, rekening houdend met de voorzienbare evolutie van de behoeften enerzijds en het verloop van de natuurlijke afvloeiingen anderzijds. Aldus werden gedurende de eerste vier maanden van 2006 een 260-tal externe aanwervingen gerealiseerd.

Momenteel worden nieuwe aanwervingen aangekondigd, onder meer in de categorieën treinbesturing, techniek en seingeving, naast de lopende aanwerving van bewegings- en treinbegeleidingspersoneel met het oog op de aanvulling van een 1.500-tal behoeften in 2006. Voornoemde aanwervingen worden ondersteund door een intensieve publiciteitscampagne in de media, op jobbeurzen, via scholen enzovoort.

Ik denk dat hiermee de vragen, zowel van de heer De Padt als van de heer Van den Bergh, zijn beantwoord, mijnheer de voorzitter.

23.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik denk dat het goed is, om de rust binnen het bedrijf te behouden, dat wij inderdaad het rapport van de Europese Commissie een beetje in zijn context plaatsen en dat er niet direct grote veranderingen doorgevoerd moeten worden.

Wat betreft het personeelsbeleid is het zo dat tweehonderd zestig extra aanwervingen in de eerste vier maanden, al vrij indrukwekkend klinkt. Daartegenover staat dat er tweeduizend vijfhonderd personeelsleden nodig zijn over twee jaar. Er is dus nog wat werk aan de winkel. In dat kader hebben de vakbonden al een aantal keren aan de alarmbel getrokken, zeggende dat de procedures veel te omslachtig en te zwaar zijn. Ik weet niet of daaraan ondertussen ook al gewerkt is. Het moet niet langer dan zes maanden duren alvorens iemand effectief in dienst kan worden genomen.

23.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik heb daar niets aan toe te voegen.

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

qu'Infrabel remplit sa mission de manière neutre et efficace.

Le transport commercial de marchandises a augmenté de 10,8% entre 2001 et 2005. Je ne dispose pas, pour des raisons de concurrence, de données concernant la part de marché.

La SNCB Holding mène une politique de recrutement intensive et prévoyante. Au cours des quatre premiers mois de 2006, 206 personnes externes ont été engagées et de nouveaux recrutements sont annoncés. Il s'agit notamment de conducteurs de train, de techniciens et de signaleurs. Pour toute l'année, il faudra procéder à 1.500 engagements. Des campagnes publicitaires seront organisées à cet effet.

23.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Pour ne pas menacer la paix au sein de l'entreprise, il est en effet essentiel de situer le rapport de la Commission européenne dans son juste contexte et de pas procéder immédiatement à des modifications qui seraient trop drastiques.

S'il y a lieu d'engager 2.500 personnes dans les deux ans, il y a encore du pain sur la planche. Or, les syndicats se plaignent de la lourdeur et de la complexité des procédures de recrutement. J'espère qu'il y sera remédié.

24 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de treindienst van de NMBS in Vlaanderen en Wallonië in functie van de nieuwe treindienstregeling die vanaf 9 december 2006 (en later) ingaat" (nr. 11554)

24 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 service ferroviaire de la SNCB en Flandre et en Wallonie en fonction des nouveaux horaires de trains qui seront appliqués à partir du 9 décembre 2006 (et ultérieurement)" (n° 11554)

24.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega, u hebt daarstraks in antwoord op de vraag van mevrouw Verhaert al verwezen naar de nieuwe treindienstregeling die in december 2006 van kracht zal worden en naar een andere treindienstregeling die in juni 2007 van kracht zal worden. Met andere woorden, er komt niet één grote hervorming van de treindienstregeling. De hervorming zal stilletjes aan in stappen worden uitgevoerd naar gelang van de beschikbaarheid van nieuwe infrastructuur door allerlei werken.

Het is goed om even stil te staan bij de verdeling van de treindiensten tussen Vlaanderen en Wallonië. Daarover specifiek gaat mijn vraag.

De treindienst moet volgens ons worden opgemaakt op basis van een billijke verdeling van het treinaanbod tussen de Gewesten. Het treinaanbod, uitgedrukt in treinkilometers, moet daarbij rekening houden met het reële reizigersvervoer, uitgedrukt in reizigerskilometers – met andere woorden met de vraag.

Volgens ons betekent een billijke verdeling dan ook dat de gemiddelde treinbezetting, namelijk de verhouding tussen het reizigersvervoer en het treinaanbod, dat wordt uitgedrukt in het gemiddeld aantal reizigers per trein, per Gewest ongeveer even groot zou moeten zijn.

Ik weet dat het bijna als wiskunde klinkt.

De NMBS bereidt ondertussen een aanpassing van de treindienstregeling in het reizigersvervoer voor, die vanaf 9 december 2006 ingaat. Het zal een beperkte aanpassing worden, die later zal worden gevolgd door opeenvolgende wijzigingen in functie van de afwerking van infrastructuurprojecten. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de noordzuidverbinding in Antwerpen en naar de HSL Noord in Tielen halverwege 2007.

Wij mogen dan ook aannemen dat de aanpassingen rekening zullen houden met een billijke verdeling van de treindienst tussen de Gewesten.

Ten eerste, mijnheer de staatssecretaris, bent u het ermee eens dat er een billijke verdeling van het treinaanbod tussen de Gewesten moet worden gerealiseerd met de treindiensten van de NMBS?

Hoe definieert u "een billijke verdeling"?

Acht u het criterium van de gemiddelde treinbezetting een objectief cijfer te zijn voor de beoordeling van de billijke verdeling?

Ten tweede, wat is de gemiddelde treinbezetting, zijnde de

24.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Les horaires des trains doivent tenir compte d'une répartition équitable entre la Flandre et la Wallonie; l'offre ferroviaire doit être fonction du nombre réel de voyageurs. Cela signifie que l'occupation moyenne des trains – le rapport entre l'offre de trains et les passagers transportés – doit être à peu près identique dans les deux Régions.

Le secrétaire d'État admet-il le principe d'une répartition équitable? Comment la définit-il?

L'occupation moyenne des trains constitue-t-elle un critère objectif pour juger de la répartition équitable? Puis-je obtenir les chiffres relatifs à l'occupation moyenne des trains en Wallonie et en Flandre pour les années 2002 à 2005?

Un nouvel horaire entrera en vigueur le 9 décembre 2006. Les aménagements prévus pour décembre 2007 et les années suivantes ont-ils déjà été définis? Comment évoluera l'occupation des trains dans les années à venir?

verhouding tussen reizigersvervoer in reizigerskilometers en het treinaanbod in treinkilometers, per jaar in respectievelijk Vlaanderen en Wallonië voor de jaren 2000 tot en met 2005?

Ten derde, in hoeverre staat de hervorming van de treindienstregeling voor december 2007 en later reeds op punt?

Rekening houdend met voornoemde wijzigingen en met de realistische, te verwachten reizigerstoename, hoe zal de gemiddelde treinbezetting in de komende jaren evolueren? De indruk bestaat immers dat de huidige oriëntaties qua treinaanbod tot verdere scheeftrekkingen zullen leiden.

Mijnheer de voorzitter, dat waren mijn vragen.

24.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS beschrijft de opdrachten van openbare dienst die de NMBS worden opgelegd. Zij moet 200.000 treinkilometer aanbieden op weekdagen en ten minste 100.000 tijdens het weekend en op feestdagen. De jongste jaren ligt het werkelijke aanbod boven 220.000 treinkilometer voor een werkdag en boven 125.000 treinkilometer in het weekend. De NMBS vervult dus ruimschoots haar beheersovereenkomst.

Artikel 9 van het beheerscontract bepaalt meer in detail de minimale bediening van de 85 hoofdhalttes, waarvan er 44 liggen in Vlaanderen, 33 in Wallonië en 8 in het Brussels Gewest. De ruggengraat van het net wordt bepaald door klokvastе uurverbindingen tussen de belangrijkste stations waar de meeste reizigers op- en afstappen en die op evenwichtige wijze over het grondgebied verspreid zijn.

Artikel 11 van het beheerscontract bepaalt dat een adequaat vervoersplan moet beantwoorden aan de mobiliteitsbehoeften en somt daarbij 8 criteria of aandachtspunten op. In dit lijstje wordt niet verwezen naar een vaste verdeling tussen Vlaanderen en Wallonië. De treinen moeten uiteraard in de eerste plaats rijden waar er een vervoersvraag bestaat, dat lijkt mij de logica zelf. De NMBS is een economisch bedrijf dat zich moet richten naar de vraag op de transportmarkt en dus moet concurreren met het aanbod van andere transportmiddelen.

Tegelijk is de NMBS wel verantwoordelijk voor een openbare dienst voor het hele land en moet die taak vervullen en dus moet er ook een billijke spreiding verzekerd worden van het aanbod. Ik meen dat de NMBS in dit verband een zeer gezond evenwicht hanteert tussen beide bekommernissen en dat ook moet blijven bewaren. Ik deel niet uw mening dat dit moet gebeuren door strikte quota op te leggen.

Als we beginnen rekenen in het aantal reizigerkilometer per Gewest, komen we in hopeloze discussies terecht. De trein van Luik naar Brussel bijvoorbeeld rijdt doorheen de drie Gewesten. Hoe ga je dat dan berekenen? Mensen die in Luik opstappen en in Brussel willen afstappen, zullen waarschijnlijk niet graag hebben dat de kilometers die ze door het Vlaamse Gewest rijden, ondertussen ook meegerekend worden. Vlaamse kilometers als er tussenstops zijn in Leuven, Tienen en Landen en Waalse kilometers als het een nonstopverbinding is, bijvoorbeeld. Ik weet het niet.

24.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: En vertu du contrat de gestion, la SNCB est tenue de mettre à la disposition de ses clients 200.000 kilomètres-train en semaine et au moins 100.000 le week-end. Avec une offre de respectivement 220.000 et plus de 125.000 kilomètres, la SNCB honore pleinement ses obligations.

L'article 9 du contrat de gestion prévoit une desserte minimale des 85 arrêts principaux: 33 en Wallonie, 44 en Flandre et 8 à Bruxelles. L'épine dorsale du réseau est constituée par des liaisons constantes entre les principales gares, lesquelles sont réparties sur l'ensemble du territoire de façon équilibrée. Aux termes de l'article 11, un plan de transport adéquat doit répondre aux besoins. Il n'a pas été fait référence à une répartition fixe entre la Flandre et la Wallonie. En tant qu'acteur économique, la SNCB doit tenir compte de la demande mais elle a aussi l'obligation d'assurer un service public dans l'ensemble du pays. C'est ce qui explique cette répartition équitable. L'offre actuelle de la SNCB est un bon équilibre entre des considérations économiques et des obligations publiques.

L'instauration de quotas me semble peu réalisable, l'occupation des trains étant difficile à mesurer. Comment faudra-t-il diviser l'occupation d'un

Hetzelfde doet zich ook voor op haast alle andere grote verbindingen naar het centrum van het land. Bovendien maken steeds meer klanten gebruik van een Go-pass of een Rail-pass. Men kan met andere woorden niet weten op welk grondgebied deze klanten hun tien ritten zullen uitkiezen. Het opleggen van quota als dusdanig lijkt mij zeker geen goed en geen uitvoerbaar idee.

Ik pleit ervoor om het vervoersaanbod globaal te beoordelen en daarbij te vertrekken van de criteria uit de beheersovereenkomst.

Zoals elk jaar zal tijdens het weekend van 9 en 10 december 2006 de treindienst worden aangepast en uitgebreid. Ik wil duidelijk zeggen dat er geen grote hervorming gepland is. Het is de bedoeling dat jaar na jaar een aantal verbeteringen en vernieuwingen plaatsvinden, in functie van de oplevering van nieuwe infrastructuur.

Voor dit jaar zullen de openstelling van het derde en het vierde spoor tussen Leuven en Brussel en de afwerking van de bocht van Leuven tussen de lijnen 35 en 36 de meest opmerkelijke vernieuwingen zijn. In 2007 zal de Antwerpse Noord-Zuidverbinding belangrijke verbeteringen toelaten. Daarna komen de hogesnelheidslijn naar Nederland en Duitsland in dienst.

De voorbereiding van de dienstregeling vanaf het weekend van 9 en 10 december 2006 is volop aan de gang. Definitieve beslissingen zijn uiteraard nog niet genomen, maar ik kan in ieder geval meedelen dat de NMBS mij verzekert dat die voorbereiding volop bezig is en zal uitmonden in een nog meer aangepaste dienstregeling.

24.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik betreur het dat ik geen antwoord heb gekregen op mijn tweede vraag waarin ik om een aantal specifieke gegevens verzocht.

Mijn vraag betekent niet dat ik wil pleiten voor het invoeren van strengere quota. Mijn bekommernis betreft wel het feit dat er minstens van een billijke spreiding sprake moet zijn. De laatste cijfers die ik kon verzamelen, betreffen het jaar 2003. Het gemiddeld aantal reizigers per trein bedraagt in Vlaanderen 114 en in Wallonië 69. Ik heb daarmee op zich geen probleem. Wallonië is immers minder dichtbevolkt en heeft verder afgelegen stations.

Ik wil echter graag de evolutie in die cijfers zien en daarom had ik graag recentere cijfers gekregen om te zien in hoeverre dat evolueert en vooral ook hoe dit zal evolueren na december 2006.

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

25 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de bediening van het station Brecht in het kader van de voorstadsbediening van Antwerpen" (nr. 11556)

25 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 desserte de la gare de Brecht dans le cadre de la desserte de la banlieue d'Anvers" (n° 11556)

25.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer

train qui traverse les trois Régions? Comment pourra-t-on savoir où des utilisateurs d'un Go Pass monteront dans le train? Je plaide dès lors pour une évaluation de l'offre dans sa totalité, sur la base du contrat de gestion.

Les modifications qui seront apportées le 9 et 10 décembre 2006 ne s'inscriront pas dans une réforme plus vaste. Les horaires seront adaptés en fonction de la modernisation des infrastructures. En 2006, la ligne Bruxelles-Louvain sera considérablement améliorée et en 2007, des travaux seront effectués au niveau de la jonction nord-sud à Anvers.

Si la préparation des nouveaux horaires est actuellement en cours, aucune décision définitive n'a encore été prise.

24.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est regrettable que le ministre ne m'ait pas communiqué de chiffres relatifs à l'occupation moyenne des trains. Je ne plaide pas pour l'instauration de quotas, j'aurais simplement voulu savoir comment évolue l'occupation des trains. Je sais qu'en 2003 par exemple, les trains flamands comptaient 114 voyageurs en moyenne, tandis que les trains wallons en transportaient 69 en moyenne.

25.01 Jef Van den Bergh

de staatssecretaris, ik herinner het mij nog goed, in de eerste helft van de jaren '90 waren er acties, betogingen en dergelijke meer tegen de komst van de HST. Er was een, niet onmiddellijk eerbiedwaardige, burgemeester die op de sporen wilde gaan liggen. Ook in het noorden van Antwerpen waren er heel wat acties.

Om de lokale bevolking te verzoenen met het E19-tracé voor de HST ten noorden van Antwerpen, maar ook om het tracé gedeeltelijk te kunnen financieren met de binnenlandse investeringsenveloppe van de overheid, werd in Brecht een spoorstation voorzien en ondertussen ook gebouwd, voor zover men dat een station kan noemen, voor de voorstadbediening richting Antwerpen en voor een spoorontsluiting richting Breda. Het station, eerder een halteplaats, is er ondertussen, maar het is nog erg onduidelijk welke bediening er gaat komen.

Op een eerdere vraag van mij hierover stelde u dat er een mogelijke bediening Den Haag-Breda-Antwerpen-Brussel zou komen en dat die trein mogelijk zou stoppen in Brecht. Dat zou tot acht treinen per dag zijn. Dat is allemaal nog onder voorbehoud, met woorden als "mogelijk". Ik wil daarom de concrete vraag hier nog eens herhalen.

De HSL Antwerpen-Rotterdam zelf zal wellicht klaar zijn in april 2007. De Thalys zal vanaf einde 2007 over die lijn naar Amsterdam rijden. Ik veronderstel echter dat deze Thalys niet in het station Noorderkempem zal stoppen.

De andere treinen die er zouden kunnen stoppen zijn de IC-treinen Brussel-Amsterdam, voor zover het daarvoor bestelde materieel reeds operationeel zou zijn. Ook hiervan vind ik niet direct iets terug in de treindienst voor einde 2007. Blijkbaar wordt de boot nog wat afgehouden.

Volgens ons zou de beste oplossing zijn dat er echt een aparte bediening komt, afgestemd op de behoeften richting Antwerpen en richting Brussel. De volgende vragen zou ik aan de staatssecretaris willen voorleggen.

Ten eerste, wat is het precieze bedrag dat voor die hogesnelheidslijn langs de E19 ten noorden van Antwerpen op het binnenlandse investeringsprogramma werd geboekt? Dat is toch belangrijk, want de motivatie daarvoor was dat er effectief ook een extra binnenlandse bediening zou komen. In welk bedrag wordt er verder nog voorzien?

Ten tweede, wanneer zal de HSL Antwerpen-Rotterdam operationeel zijn om er treinen over te laten rijden? Eerder hebt u verklaard dat dat 1 april 2007 zou zijn. In een nota van de Vlaamse regering lees ik dat er sprake is van midden 2007. In verklaringen van de heer Stan Hoen, de Nederlandse woordvoeder van de Nederlandse Spoorwegen, lees ik dat de treinen tot 2008 over lijn 12 zullen blijven rijden en dus pas vanaf 2008 over de HSL. Misschien is het goed om daar wat meer duidelijkheid over te geven.

Ten derde, welke treinen zullen er in het nieuwe station Noorderkempem stoppen? Ik herhaal daarmee een vraag die ik al eerder heb gesteld, maar die zeer vaag bleef.

Ten vierde, vanaf wanneer zal dat nieuwe station effectief worden ingeschakeld als stopplaats in het binnenlandse treinaanbod?

(CD&V): Afin de gagner la population locale à l'idée du tracé le long de la E19 pour le TGV au nord d'Anvers mais dans le but aussi de financer partiellement le tracé avec l'enveloppe des moyens publics d'investissement prévus pour le réseau intérieur, une gare ferroviaire a été construite à Brecht pour assurer la desserte des banlieues par voie ferrée et amorcer le désenclavement ferroviaire en direction de Breda. La gare, ou plutôt le point d'arrêt, est aujourd'hui opérationnelle mais les modalités concrètes de la desserte soulèvent encore de nombreuses questions.

La ligne TGV Anvers-Rotterdam sera probablement réalisée en avril 2007. A partir de la fin de 2007, le Thalys empruntera cette voie pour rejoindre Amsterdam. Je suppose cependant qu'il ne s'arrêtera pas en gare de Noorderkempem. Les autres trains susceptibles de faire halte dans cette gare sont les trains IC Bruxelles-Amsterdam. Or, l'indicateur des chemins de fer pour fin 2007 ne comporte aucune indication à ce propos. Quand en saurons-nous plus?

Quel montant a été inscrit dans le programme d'investissements nationaux pour la liaison TGV le long de l'E19? Quand des trains à grande vitesse rouleront-ils sur ce tronçon? Quels trains s'arrêteront en gare de Noorderkempem et à partir de quelle date ce point d'arrêt fera-t-il partie de l'offre ferroviaire?

Alors que cette gare est considérée comme un nœud important pour le transport en commun de la région, seuls des quais sont actuellement en construction. Un bâtiment doté d'espaces d'attente et une infrastructure horeca sont-ils prévus?

Le secrétaire d'État pourrait-il

Ten vijfde, wat zal de frequentie zijn? Er is sprake van 8 treinen per dag en dat lijkt me erg minimaal. Zal die frequentie gebaseerd zijn op de binnenlandse behoeften in plaats van op de internationale treindienstregelingen?

Ten zesde, het station in Brecht wordt binnen verschillende structuren als een heel belangrijk openbaar vervoersknooppunt voor een ruime regio naar voren geschoven. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Antwerpen. Ik denk ook aan De Lijn, die het als een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer in haar plannen heeft opgenomen en ook haar lijndienst gaat afstemmen op dat nieuwe treinstation.

Ondanks het feit dat het station als een belangrijk knooppunt naar voren wordt geschoven, blijft de infrastructuur er zeer beperkt, te weten tot perrons, een schuilruimte, en naar ik meen 9 zitplaatsen waar men kan wachten. Nochtans worden er tot 1.000 passagiers per dag verwacht, volgens de berekeningen van het kabinet van Vlaams minister Dirk Van Mechelen, die er toch voor bekend staat dat hij vrij goed kan rekenen.

1.000 reizigers per dag maar slechts 9 zitplaatsen op het perron, dat lijkt mij wat in tegenstrijd met elkaar te zijn. Is er geen enkel plan om daar effectief een stationsgebouw te plaatsen, met mogelijk aangepaste wachtruimtes waar ook de dienstverlening – ticketverkoop en dergelijke meer – kan gebeuren? Misschien moeten wij zelfs verder durven te kijken, naar handels- en horecamogelijkheden.

Ten zevende, kunt u, mijnheer de staatssecretaris, aanvaarden dat de NMBS zulke belangrijke HSL-investeringen ten laste van het binnenlandse programma legt zonder dat er een verantwoord treinaanbod tegenover zou staan? Ik spreek nog maar in de voorwaardelijke wijs. Het aandeel van de HSL dat op het binnenlandse programma ingeschreven werd, speelde immers mee om de verdeelsleutel 60/40 te bepalen. Daardoor moesten andere binnenlandse projecten uitgesteld worden of misschien zelfs geschrapt worden. Dat zou allemaal nog aanvaardbaar kunnen zijn indien er effectief een sterk treinaanbod uitgebouwd zou worden vanuit het toekomstige station Noorderkempen. Vandaar mijn vragen inzake de concrete invulling van dat station.

25.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer Van den Bergh, de kosten om de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Nederland – dus op het baanvak tussen stopplaats Luchtbal en de Nederlandse grens – bedraagt 750 miljoen euro. De totale uitgaven, eind 2005, beliepen 670 miljoen euro. Het resterende bedrag van 80 miljoen euro zal besteed worden vanaf dit jaar.

Om op uw zevende vraag te antwoorden, slechts 20% van de investering is ten laste van het normale investeringsbudget.

Wat uw tweede vraag betreft heeft de NMBS mij aangegeven dat de hogesnelheidslijn Antwerpen-Rotterdam operationeel zou zijn op 1 april 2007.

Voor de Noorderkempen heeft de NMBS inderdaad de intentie om die

accepter que la SNCB mette à charge du programme d'investissements nationaux les investissements pour la liaison TGV si elle ne propose pas d'offre ferroviaire correcte en contrepartie?

25.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Le coût total de la ligne à grande vitesse entre Anvers et les Pays-Bas s'élève à 750 millions d'euros. A la fin de 2005, 670 millions d'euros avaient été affectés. Vingt pour cent de l'investissement sont imputés au projet d'investissement normal.

D'après la SNCB, la ligne à grande vitesse entre Anvers et Rotterdam sera opérationnelle au 1^{er} avril 2007. La question de la desserte de la gare de Noorderkempen

bediening te bekijken naar aanleiding van de aanpassing van de dienstregeling van juni 2007. Op dit ogenblik ontbreken mij andere gegevens daarrond. In ieder geval is het de intentie om die bediening te bekijken, wat uiteraard goed zou zijn voor die regio.

Over de uitrusting van het station zelf kan ik wel meer concreet zijn. De werken omvatten de aanleg van een stationsplein, van een busstation inclusief een dienstgebouw voor De Lijn, de oprichting van een overdekte fietsen- en bromfietsenstalling voor tweehonderd twintig fietsen en twintig bromfietsen, de aanleg van een pendelparking voor in totaal driehonderd vierentwintig wagens, een "kiss and ride"-zone – die wordt ruimtelijk voorzien in een ruime uitbreidingsmogelijkheid voor de toekomst –, de aanleg van een ontsluitingsweg, met inbegrip van vrije busbanen en fietspaden, de verlichtingsinstallatie van het plein, de wegenis en de perrons, een vrij ruime boomaanplanting, de afwerking van de treinperrons en de onderdoorgang onder de sporen, alsmede het gedeeltelijk overkappen van de beide perrons.

De kostprijs van de werken wordt geraamd op 5,8 miljoen euro.

De werken worden aanbesteed in september van dit jaar. De aanvang van de werken wordt in het najaar verwacht en zou in de loop van de eerste helft van 2007 beëindigd kunnen worden.

De werken worden gefinancierd door 3 partijen, Infrabel voor 87% van de totale kostprijs, De Lijn en de gemeente Brecht die elk 6,5% voor hun rekening zullen nemen.

In de huidige opvatting is niet voorzien in de oprichting van een stationsgebouw. Naar gelang de ontwikkeling van de stopplaats voorziet het concept ruimtelijk wel in een zone waar later eventueel een stationsgebouw kan worden ingeplant. Het huidige gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplan voorziet evenwel enkel in beperkte mate in handels- en horecamogelijkheden. Ik citeer hetgeen in dit verband gesteld wordt: "activiteiten als kantoren, kleinhandel en bedrijven zijn hier niet gewenst. Een broodjeszaak of een krantenwinkel zouden echter wel mogelijk blijven".

25.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het antwoord ontgoocht me.

U zegt dat het aandeel van het binnenlands reizigersverkeer slechts 20% bedraagt. Het gaat wel over 150 miljoen euro, geen klein bier zou ik zeggen. Daar mag toch een duidelijke bediening tegenover staan. U kunt hierover weinig concreets medelen. Ik herhaal dat ik dit erg ontgoochelend vind. De verwachtingen in de regio inzake dit openbaar vervoersknooppunt zijn bijzonder groots. De dagelijkse files vanuit die omgeving richting Antwerpen en verder naar Brussel indachtig is dat begrijpelijk. Op 15 minuten vanuit de Noorderkempen in hartje Antwerpen of op drie kwartier in Brussel kunnen staan is écht wel concurrentie voor het autoverkeer. Meer zelfs, op die manier wordt het autoverkeer weggeconcentreerd.

Een degelijk aanbod vanuit dit station zou heel wat fileproblemen kunnen oplossen. Ik vind het dan ook jammer dat wij geen duidelijk zicht krijgen op een goede bediening. De geruchten die wij opvangen, beloven tot nu toe heel weinig want acht treinen per dag lijkt mij niet

sera examinée à l'occasion de l'aménagement des horaires, en juin 2007.

Il va être procédé à l'aménagement d'une place, d'une gare de bus, de parkings pour voitures, vélos et motos, ainsi que d'une zone "kiss and ride". Des moyens seront dégagés aussi pour la construction d'une voie de désenclavement, pour l'éclairage de la place et pour la plantation d'arbres. Les quais seront partiellement couverts et un tunnel sera construit. Le coût total des travaux se chiffre à 5,8 millions d'euros. L'adjudication aura lieu en septembre 2006. Le projet sera financé par Infrabel à hauteur de 87% mais De Lijn et la commune de Brecht supportent chacune 6,5% des coûts.

Il n'y aura pas de bâtiment en tant que tel mais un terrain est prévu pour la construction ultérieure d'un tel édifice. En vertu du plan d'exécution spatial régional, des possibilités réduites sont offertes pour l'aménagement de commerces et d'établissements horeca, telle une sandwicherie et une librairie.

25.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Votre réponse me déçoit. Un investissement de pas moins de 125 millions d'euros est annoncé mais la desserte de la gare ne semble faire l'objet d'aucun projet concret. Or la région fonde de grands espoirs à ce sujet. Une offre appropriée pour le point d'arrêt Noorderkempen permettrait en effet de réduire considérablement la congestion du réseau routier en direction d'Anvers.

La mise en service de la ligne à partir du 1^{er} avril 2007 ne signifie pas pour autant qu'elle sera effectivement utilisée.

meteen een aanbod dat veel mensen uit de auto zal kunnen houden.

De lijn zou operationeel worden vanaf 1 april 2007. Dat wil nog niet zeggen dat ze ook daadwerkelijk vanaf dan zal worden gebruikt. Ik had daarover graag meer duidelijkheid gehad, maar u zegt dat u niet over verdere gegevens beschikt. Uit het feit dat de dienstregeling pas vanaf juni 2007 zal worden aangepast, leid ik af dat het niet vanaf 1 april zal zijn dat er treinen vanuit het station Noorderkempen zullen rijden.

Wat de infrastructuur betreft, ik neem aan dat de weginfrastructuur niet in de 5,8 miljoen euro is inbegrepen. Volgens mijn informatie is dat een investering van het Vlaams Gewest. Die is daar dus niet in begrepen.

Als ik het aantal wagens of het aantal fietsen dat zal kunnen parkeren zie, heeft de NMBS schijnbaar toch grote verwachtingen omtrent dit station, ook gezien de uitbreidingsmogelijkheden die nog gepland zijn. Het is jammer dat de echte stationinfrastructuur, zoals de wachtruimte bijvoorbeeld, zo goed als onbestaande is.

Ik ken de situatie van het gewestelijke RUP. Dat sluit volgens mij echter niet uit dat voor ruimere voorzieningen voor de klanten wordt gezorgd. Een grotere infrastructuur, die vraag zal op termijn moeten worden bekeken. Sommige personen hebben daarover al uitspraken. Hoe dan ook vind ik dat er vooral voor de potentiële reiziger in wat meer mag worden voorzien dat op dit moment het geval is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

26 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het succes van de woon-werkabonnementen" (nr. 11563)

26 Question de M. Dylan Casaer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le succès des abonnements pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail" (n° 11563)

26.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega, ik heb nog een vraag om deze namiddagvergadering af te sluiten.

Enerzijds, vanaf januari 2005 gelden de maatregelen rond de gratis woon-werkabonnementen voor de privé-sector. Dat blijkt een redelijk groot succes te zijn. Anderzijds, vanaf 16 augustus 2005 ging ook het proefproject rond gratis pendelparkings van start in twaalf stations. Dat proefproject krijgt wel wat kritiek, maar het maakt toch deel uit van een totaalconcept om de stations toegankelijk te maken en het voor- en natransport voor de trein te regelen. Met betrekking tot die verschillende parkings was het succes dusdanig dat hier en daar zelfs capaciteitsproblemen opdoken.

Mijn vragen handelen dan ook over deze maatregelen, mijnheer de staatssecretaris. Hebt u zicht op het aantal woon-werkabonnementen in de stations waar de pendelparking in het proefproject gratis werd? Zo ja, wat is dan de vergelijking tussen bijvoorbeeld 1 januari 2004 en 1 januari 2006? Bestaan daarover reeds cijfers? Zo niet, waarom zijn die cijfers niet beschikbaar? Welke conclusies kunnen hieruit

Apparemment, les horaires ne seront connus qu'au 1^{er} juin 2007.

J'espère que le budget réservé à l'infrastructure des environs de la gare ne sera pas affecté à l'aménagement des voies de circulation. La SNCB semble attendre beaucoup de cette gare.

26.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): L'abonnement gratuit pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail existe depuis le 1 janvier 2005 dans le secteur privé. Le 16 août 2005, douze gares ont démarré un projet pilote offrant une possibilité de parking gratuit aux bénéficiaires d'un abonnement valable pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. En raison du succès de l'opération, plusieurs parkings ont eu des problèmes de capacité.

Quel était au 1 janvier 2004 et au 1 janvier 2006 le nombre d'abonnements pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans les gares où le projet

getrokken worden? Hoe is de evolutie van deze stations ten opzichte van de stations waar de pendelparking betalend bleef? Zijn er nog andere maatregelen in het verschiet om het woon-werkverkeer te stimuleren en de toegankelijkheid van de stations eveneens te bevorderen?

pilote a été lancé? Quelles conclusions peut-on tirer de ces chiffres? S'agit-il d'une évolution différente de celle constatée dans les gares sans possibilité de parking gratuite pour ces navetteurs? Le secrétaire d'État envisage-t-il d'autres mesures pour promouvoir les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et améliorer l'accessibilité des gares?

26.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer Casaer, ik heb inderdaad een lijstje van het aantal moederkaarten waarvan de validering geldig was op de twee, door u gekozen data, met als vertrekstation een van de twaalf stations waar het testproject Gratis Parking liep. Ik kan ze u uiteraard allemaal voorlezen, maar sta mij toe er heel toevallig het station van Aalst uit te nemen, dat een mogelijkheid zou kunnen zijn.

26.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Je peux vous communiquer une liste comportant le nombre de cartes mères valables dans les différentes gares aux dates précitées.

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

26.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Dat is uw analyse.

26.04 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: À Alost, le nombre de cartes mères a augmenté de 52,3% entre le 1^{er} janvier 2004 et le 1^{er} janvier 2006. L'augmentation est comparable dans les autres gares dotées d'un parking gratuit pour navetteurs.

Het aantal moederkaarten geldig op 1 januari 2004, bedroeg 2.412 en op 2 januari 2006 was dat 3.673. Dat is een stijging van 52,3%. In Oostende bedraagt de stijging 66%, in Genk 100% en in Leopoldsburg 203%. In Arlon steeg het aantal van 89 naar 180. Dat is dus ook een vooruitgang van 102%. Voor de andere situeert de stijging zich globaal tussen 45% en 60%.

Ik kan u de gegevens meegeven.

Le nombre de cartes mères actives permet de se faire une idée assez précise du nombre de clients. L'instauration de la gratuité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail a quelque peu faussé la donne, mais les chiffres ont été corrigés sur la base des cartes de train valables à une date déterminée.

Het aantal moederkaarten geeft een goed idee van het aantal klanten. In de loop van 2004 voor de publieke sector en in 2005 voor de privé-sector, zorgde de maatregel kosteloos woon-werkverkeer voor een vertekening. Door te opteren voor treinkaarten geldig op een bepaalde datum, werd het probleem echter grotendeels geneutraliseerd.

La SNCB a organisé une enquête auprès de quelque 7.000 voyageurs dans les douze gares proposant le parking gratuit. Les résultats contribueront à l'évaluation du projet

De cijfers geven een idee van de evolutie van het aantal woon-werktreinkaarten over een periode van twee jaar. Met uitzondering van Braine l'Alleud en Saint-Ghislain tekenden we in elk van de twaalf stations een groei op van telkens meer dan 50 procent.

Zonder vergelijkingsmateriaal, zoals gevraagd in vraag 3, zegt zelfs de 203,7 procent van Leopoldsburg niet zoveel.

L'augmentation moyenne dans les douze gares proposant le parking gratuit a été de 53,5%, contre 50% dans les autres gares.

Momenteel lopen de antwoorden binnen op een door de NMBS georganiseerde enquête bij ongeveer 7.000 klanten, verdeeld over de twaalf stations. De enquêteresultaten zullen aanzienlijk bijdragen tot een evaluatie van het project, dat wij in de loop van de volgende maanden verwachten.

L'extension au secteur privé à partir du 1er janvier 2005 de la gratuité des déplacements entre le

Voor de twaalf stations in kwestie kwamen wij uit op een gemiddelde groei van 53,5%. Dezelfde oefening voor alle Belgische stations en/of stopplaatsen, ook die zonder parkingvoorzieningen, maar zonder de twaalf stations in kwestie, leverde een gemiddelde groei op van 50%.

Van 204 geldige op 1 januari 2004 ging men naar 306 geldige op 2 januari 2006.

Ten slotte, de uitbreiding van de maatregel kosteloos woonwerkverkeer naar de privé-sector, met ingang van januari 2005, zal vanaf dit jaar meer proactief worden. Meer mensen en meer middelen zullen worden ingezet. In verband met meer mensen gaat het over key-accountmanagement, opleiding en meer prospecteurs. Inzake meer middelen gaat het over het bepalen van een gerichte prospectiestrategie, communicatie naar mobiliteitsverantwoordelijken van organisaties, enzovoort. Er zitten dus zeker en vast een aantal aspecten in de pipeline.

Die projecten komen tot stand, onder meer omdat ik er zelf behoorlijk wat aandacht aan besteed.

De NMBS gaat verder met het proefproject gratis parkings. Bovendien werkt zij aan de stationsgewijze analyse van de klantenbehoeften in verband met de toegankelijkheid. Er wordt geprobeerd om de parkingbehoeften, aansluitend op de openbare vervoermogelijkheden en binnen de budgetbeperkingen, steeds meer op die algemene behoeften af te stemmen.

26.05 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor de cijfergegevens waarvan u mij, indien mogelijk, een kopie zult willen bezorgen.

Het verheugt mij om te zien dat zowel de projecten rond woonwerkverkeer als de proefprojecten rond de parkings wel degelijk een succes blijken te zijn, tot spijt van wie het benijdt.

Specifiek met betrekking tot de pendelparking, nog het volgende. U weet dat de organisatie daarvan in Aalst inderdaad een groot succes is. Er zijn inderdaad soms wat problemen, in die zin dat er, ten opzichte van het aantal beschikbare plaatsen, teveel mensen van die parking gebruikmaken. De oplossing is mijns inziens dan niet om het opnieuw – zoals anderen suggereren – fors betalend te maken. Ik denk dat de NMBS terecht op een vraag heeft ingespeeld. Wat niet onderschat mag worden is de overlast in de belendende straten in de buurt van de stations, waar de mensen vroeger gingen parkeren. Nu zetten de mensen hun wagens op de parking.

Dat zijn allemaal elementen die in de evaluatie, waarvan ik begrijp dat de NMBS ermee bezig is, moeten worden meegenomen. Ik vind dat het beleid van de NMBS een globaal mobiliteitsbeleid moet zijn, waarin ook voor- en natransport een rol speelt en dat men uiteraard ook met de andere, gewestelijke partners inzake mobiliteit dient af te stemmen.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.34 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.34 heures.*

domicile et le lieu de travail sera mise en œuvre plus proactivement en 2006. La SNCB y affectera davantage de personnel et de moyens. Plusieurs aspects, qui retiennent toute mon attention, sont donc en chantier.

La SNCB poursuit le projet pilote de parking gratuit et étudie pour toutes les gares les besoins des voyageurs en termes d'accessibilité.

26.05 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Les projets relatifs aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail ainsi qu'au stationnement gratuit sont couronnés de succès. À Alost, le stationnement connaît parfois un tel succès parmi les navetteurs que les places sont insuffisamment nombreuses. C'est pourquoi certains préconisent d'en revenir au parking payant mais il ne faut pas perdre de vue que cette formule de parking gratuit contribue à réduire les nuisances dans le quartier.

Quoi qu'il en soit, la politique de la SNCB doit être une politique globale qui soit également définie en fonction des partenaires régionaux en matière de mobilité.