

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 23 APRIL 2008

Namiddag

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

du

MERCREDI 23 AVRIL 2008

Après-midi

La séance est ouverte à 14.15 heures et présidée par M. François Bellot.

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

01 Questions jointes de

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

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

01 Samengevoegde vragen van

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

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

01.01 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, bon nombre d'adeptes des vacances en motor-home rencontrent des difficultés avec leur cyclomoteur de classe B, notamment en France et en Italie. En effet, selon la législation belge, ce véhicule ne doit pas être immatriculé, ce qui n'est pas le cas dans d'autres pays européens comme l'Italie ou la France. Ainsi, en Italie, des propriétaires de cyclomoteur se sont vu confisquer leur engin car il n'était pas en ordre selon le droit italien.

Au courant de cette mésaventure, de futurs vacanciers se sont adressés à la DIV afin d'obtenir une vignette 705 qui correspond à une demande pour véhicule jamais immatriculé. La DIV a répondu qu'il y avait une erreur compte tenu des caractéristiques des cyclomoteurs. Par ailleurs, la démarche conseillée par la DIV me paraît surprenante en ce sens qu'elle invitait les propriétaires belges à demander aux autorités des pays concernés de faire immatriculer leur véhicule sur place, soit en Italie, soit en France, soit en Espagne.

Une autre solution évoquée par la DIV est de solliciter une autorisation spécifique. Or, les demandeurs de telles autorisations ne reçoivent aucune réponse de la DIV Bruxelles puisque ce type de véhicule est dispensé d'immatriculation dans le droit belge.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle solution comptez-vous trouver à ce problème? Il faut souligner qu'un demandeur d'origine italienne mais domicilié en Belgique a contacté les services d'immatriculation italiens, qui lui ont répondu que leur législation était en tous points conforme à la législation européenne qui imposait l'immatriculation de tous les engins à moteur. Cette question a donné lieu à des débats au sein de notre commission voici quelque temps. Monsieur le secrétaire d'État, que pensez-vous de cette question de l'immatriculation de cyclomoteurs, non seulement pour des vacances à l'étranger, ce qui est sans doute la part la moins importante des situations vécues, mais aussi pour permettre une identification aisée des véhicules par les forces de l'ordre?

Je voudrais ajouter qu'entre le moment où j'ai déposé la question et aujourd'hui, j'ai pu lire dans la presse des articles portant sur l'immatriculation des cyclomoteurs de classe B. J'ignore le délai dans lequel cela

pourrait advenir. Il reste toujours le problème des cyclomoteurs de classe A.

01.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, au sujet de l'utilisation à l'étranger d'une mobylette belge, je peux vous dire que les autorités locales sont obligées de tenir compte du fait qu'en Belgique, l'immatriculation n'est pas demandée. D'ailleurs, la directive européenne ne stipule pas qu'un État membre est obligé d'immatriculer les cyclomoteurs.

Selon mon administration, il n'existe pas beaucoup de problèmes liés à l'utilisation de cyclomoteurs à l'étranger. Si toutefois des problèmes surgissent, on a la possibilité de prendre contact avec l'ambassade de Belgique ou avec la DIV, qui peut envoyer un fax aux autorités locales. Tout comme on l'a déjà communiqué à plusieurs reprises à la commission suite aux questions orales et aux propositions de loi, nous sommes devenus partisans de l'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs dans notre pays. Seulement, il faut une période assez longue pour la réalisation de cette tâche vu que la DIV est très occupée par son informatisation et qu'il faudra du temps et des moyens pour réaliser l'immatriculation des mobylettes qui sont déjà en circulation.

01.03 François Bellot (MR): J'ajouterai qu'on a pu lire la semaine dernière dans la presse francophone que les cyclomoteurs de classe B allaient être immatriculés. Vous confirmez donc cette information.

01.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Nous voulons avancer dans cette tâche mais elle ne pourra être réalisée à brève échéance.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

02.01 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Mijnheer de staatssecretaris, u bent als staatssecretaris bevoegd voor de NMBS-groep en via Infrabel betrokken bij de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, GRUP, is goedgekeurd zonder de aanwezigheid van een fietstunnel. In hetzelfde GRUP is wel de juridische mogelijkheid opgenomen om alsnog in een fietstunnel te voorzien.

De bouw van een fietstunnel was nochtans eerder toegezegd, bij de opmaak van het strategisch plan voor de rechter en de linker Scheldeoever. De Fietsersbond was betrokken partij bij de opmaak van het plan en gouverneur Paulus gaf ook zijn goedkeuring aan die fietstunnel.

De noodzaak van een goede toegang tot de haven voor fietsers is reeds aangetoond. Ik heb ondertussen ook een modelbrief ontvangen van verschillende fietsers die werken in de haven en die klagen dat er bij de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel in geen fietskoker is voorzien.

De ontstentenis van die fietskoker doet de volgende vragen rijzen.

Kunt u bevestigen dat er in het GRUP voor de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel geen rekening wordt gehouden met de toch op voorhand beloofde fietstunnel? Kunt u mij toelichten op basis van welke criteria die beslissing uiteindelijk werd genomen? Zult u er, gezien uw functie bij Infrabel, alsnog op aandringen om in de bouw van een fietstunnel te voorzien in de stedenbouwkundige aanvraag? In die mogelijkheid werd immers voorzien.

02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw Almaci, het is juist dat in het begin van de procedure in het raam van het MER-kennisgevingsdossier voor de aanleg van de Liefkenshoektunnel sprake is geweest van een fietsverbinding, maar dan wel in de vorm van een wens voor aanvullende voorzieningen met het oog op Kanaaldok- en Scheldekruisend fietsverkeer. Dat was de verantwoording.

Aansluitend op het openbaar onderzoek en op het overleg aangaande dat kennisgevingsdossier werd door de cel-MER de richtlijn uitgevaardigd voor de opmaak van de milieueffectenrapportering en daarin werd gesteld dat de bijkomende verbindingen voor wegverkeer, fietsverkeer en pijpleidingen als project niet meegenomen werden in de milieueffectenbeoordeling, met name omdat in die fase niet alle

onderzoekselementen en inzichten aanwezig waren.

Wegens de geboden opportuniteit voor de aanleg van de ondertunnelingen kan eventueel de betreffende initiatiefnemer parallel tot een aanvullende procedure met een milieubeoordeling besluiten. In het raam van de opmaak van het eigenlijke MER en van het GRUP voor het spoorproject en het overleg met de betrokken instanties, werd de fietsverbinding dan ook niet meer ter sprake gebracht. Wel werd door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen parallel een afzonderlijke MER-procedure opgestart voor de aanleg van een bijkomende wegverbinding onder het Kanaaldok B1-B2 op de rechteroever, waar in een fietsverbinding is voorzien. Die realisatie staat evenwel los van de realisatie van de spoorwegtunnel.

Wat de technische aspecten betreft van het eventueel koppelen van een fietsverbinding aan de te realiseren spoorverbinding linkeroever-rechteroever moet ik enkele zaken doen opmerken.

Ten eerste, gezien de grote lengte van de spoortunnels – het geboorde gedeelte tussen linker- en rechteroever alleen al bedraagt 6 km – lijkt dit op zich al geen aantrekkelijke fietsroute.

Ten tweede, de combinatie van fietsverkeer met goederenverkeer – met inbegrip van gevaarlijke goederen die tussen de linkeroever en de rechteroever vervoerd zullen worden – moet om veiligheidsredenen absoluut worden vermeden.

Ten derde, de dwarsafmetingen van de te boren spoorkokers – telkens één koker per spoor – tussen de linker- en de rechteroever laten niet toe daarin een fietspad te integreren. Zelfs de aanwezigheid van onderhoudspersoneel in een tunnel leidt al tot een snelheidsbeperking van het treinverkeer.

Indien een dergelijke fietsverbinding tussen linkeroever en rechteroever hoe dan ook noodzakelijk wordt geacht, is de enige oplossing het boren van een afzonderlijke fietskoker waarvoor dan een afzonderlijke financiering moet worden gezocht. Het koppelen van de realisatie van de fietskoker met de spoorwegtunnel creëert geen synergie.

Tot daar mijn antwoord op uw vragen, mevrouw.

02.03 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Mijnheer de staatssecretaris, in uw antwoord zegt u duidelijk dat het technisch onmogelijk is en dat de combinatie van goederenvervoer met fietsvervoer vanwege verschillende redenen niet wenselijk is. Ik heb dat goed vernomen. Het antwoord op mijn derde vraag luidt dus dat Infrabel er niet op zal aandringen om in een fietstunnel te voorzien in de stedenbouwkundige aanvraag voor de huidige spoorkokers.

U hebt ook gezegd dat de mogelijkheid bestaat om een afzonderlijke procedure op te starten om alsnog een fietskoker te laten ontwikkelen. Ik zal dat uiteraard bekijken, maar dan vraag ik mij af hoe het komt dat men in de provincieraad, noch bij de mensen van het Havenbedrijf zelf, op de hoogte is van deze informatie. Dan vraag ik mij ook af op welke manier hetgeen u mij nu hebt verteld, verder zal worden gecommuniceerd aan de betrokkenen.

Ik zal aan de betrokkenen, die mij dezelfde vragen hebben gesteld die ik nu aan u heb gesteld, de informatie doorgeven. Ik zal erop aandringen dat inzake de procedure voor een extra koker wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn.

Ik dank u in ieder geval voor uw antwoord.

02.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw Almaci, u zult begrijpen dat een ondergrondse koker van zes kilometer als fietsverbinding, naast een goederenspoor, op zichzelf niet alleen onaantrekkelijk is, maar ook potentieel gevaarlijk.

Ten tweede, wat u zegt over het Gemeentelijk Havenbedrijf verwondert mij in zekere zin, want zoals ik in mijn antwoord heb opgemerkt, is er een afzonderlijke meldprocedure opgestart voor een wegverbinding onder het kanaaldok B1-B2. Het Havenbedrijf moet dus in elk geval van deze gang van zaken op de hoogte zijn. De informatie die vandaar komt, moet dus misschien worden aangevuld.

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

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

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

03.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, op mijn vraag kon ik het antwoord vanmorgen al lezen in de krant. Ik heb vroeger een aantal collega's daartegen horen fulmineren, omdat het antwoord op vragen al kon gelezen worden voor de vraag werd gesteld, maar dat zal wel toeval zijn.

Ik heb in mijn initiële vraagstelling verwezen naar een beleidspaper van 10 april 2008 waarin de European Transport Safety Council pleit voor de invoering van een alcoholgrens van 0,2 promille voor jongeren tot 24 jaar. Volgens de ETSC zijn jongeren tot 24 jaar in de Europese Unie twee tot drie keer meer betrokken in verkeersongevallen met doden of zwaargewonden dan meer ervaren bestuurders. Men verklaart dat hoger ongevalrisico door een gebrek aan ervaring en maturiteit en door de eigen levensstijl van jongeren.

Volgens de Council zijn jongeren zelfs met een lager alcoholpromille vaker betrokken bij ongevallen dan oudere bestuurders met een zelfde alcoholpromille. De verklaringen hiervoor zijn de lagere tolerantiegrens voor alcohol bij jongeren, het gebrek aan ervaring, minder zelfcontrole en een grotere euforische en emotionele impact van alcohol bij jongeren. Ook uit de Belgische en Vlaamse statistieken blijkt dat jongeren oververtegenwoordigd zijn bij verkeersongevallen met doden en zwaargewonden.

Ik stel mij de vraag of wij de echte oorzaken van het probleem wel kennen en of er inderdaad moet worden gezocht naar een lagere alcoholpromillegrens voor jongeren in België. U bent er blijkbaar voorstander van, las ik vandaag in Het Laatste Nieuws, om dat in te voeren voor jongeren tussen 18 en 24 jaar en voor vrachtwagenbestuurders, tenzij die informatie verkeerd zou zijn. Ik ben er niet zo zeker van dat de verlaging van 0,5 naar 0,2 echt soelaas zou bieden. Het zou beter zijn om de naleving van de huidige regels beter en meer te controleren en de pakkans te verhogen, veeleer dan de regels opnieuw te wijzigen. Met die regels brengt men bovendien de stigmatisering teweeg van een bepaalde groep, namelijk de jongeren. Misschien zou men beter eens de rijopleiding herbekijken die tijdens de vorige legislatuur door uw voorganger werd gewijzigd, wat naar ik meen ook een vraag is geweest vroeger vanuit de CD&V-fractie. Men kan die professioneler maken en erop toezien dat de jongeren beter gewapend met hun voertuig op de weg komen.

Ik ben er niet van overtuigd dat die maatregel een goede maatregel is. Men heeft in een bepaalde krant gezegd dat het volstaat een Mon Chérupraline te eten om het risico te lopen in overtreding te zijn. Ik denk dat men overigens ook zal moeten oppassen wat men op restaurant nog eet, want vooral aan de Waalse zijde van de taalgrens wordt er nogal veelvuldig met alcohol omgesprongen bij de bereiding van etenswaren. Men zal dus moeten kunnen kiezen tussen menu's die met alcohol bereid zijn en menu's zonder, want anders loopt men het risico in de problemen te komen. Ik meen ook dat de aankondiging weinig goedkeuring zal ondervonden hebben van de horeca en de mensen die hiermee bezig zijn.

Vandaar denk ik dat wij beter eens nakijken op welke manier de overheid in het verleden is omgegaan met de alcoholcontroles en heb ik een aantal concrete vragen gesteld, mijnheer de staatssecretaris.

Hoe is het aantal controles op rijden onder invloed van alcohol geëvolueerd de voorbije 3 jaar? Is dat gestegen of verminderd? Ik verwijs ook naar de berichtgeving dat politieagenten soms zelf in het zakje blazen om het aantal alcoholcontroles kunstmatig op te drijven.

Welk percentage van de bestuurders die in 2005, 2006 en 2007 vervolgd werden voor het rijden onder invloed van alcohol, behoren tot de leeftijdscategorie van 18 tot 24 jaar?

Wat is uw concreet standpunt over het verlagen van de alcoholpromillegrens naar 0,2 voor jongeren tot 24 jaar?

Is het niet beter om zowel de sensibilisering als de handhaving omtrent de huidige promillegrens op te drijven?

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer De Padt, voorafgaandelijk, ik was gisteren uitermate verbaasd dat Het Laatste Nieuws mijn persdienst ondervroeg over uw vraag en het antwoord dat daarover zou gegeven worden. U insinueert dat u verbaasd bent dat sommige gegevens in de kranten stonden.

Welnu, het dagblad Het Laatste Nieuws was blijkbaar op de hoogte van de inhoud van uw boodschap. Ik zeg niet dat u dat gedaan hebt.

Aangezien het antwoord reeds klaargemaakt was vorige week, hebben mijn mensen gezegd dat het punt vandaag aan bod zou komen en hebben ze het antwoord in essentie geschetst. Daarop heeft de journalist de zaken een beetje met mekaar vermengd en de indruk gegeven alsof het gaat over dé jongeren. Nochtans is dat niet de essentie van het antwoord dat ik dienaangaande wens te geven.

U verwijst uitdrukkelijk naar de European Transport Safety Council. Ik laat opmerken dat we omwille van het antwoord een advies hadden gevraagd aan de federale commissie voor de Verkeersveiligheid, waarop we ons dan hebben gesteund. De federale commissie herinnerde er mij overigens aan dat er reeds een aanbeveling is van de Europese Commissie dienaangaande, die dateert van 2001. Die aanbeveling is in enkele landen, waaronder Nederland, omgezet in regelgeving sedert 1 januari 2006.

Mijn antwoord is dus geïnspireerd op wat de federale commissie mij dienaangaande gezegd heeft. Daarmee heb ik niet gezegd dat dat de maatregel zal zijn en ik zal u ook uitleggen waarom.

Een eerste bedenking is dat de alcoholcontroles van de zonale en federale politie niet op jaarbasis worden gecentraliseerd. Alleen de cijfers van de controles tijdens de Bobcampagnes zijn bekend.

Bij de lokale politie werden in de eindejaarsperiode 2005-2006 afgerond 157.000 alcoholtests opgelegd. In de periode 2006-2007 waren het er 94.000 en in de periode 2007-2008 waren het er bijna 114.000.

De federale politie van haar zijde nam in 2005-2006 bijna 34.000 tests af, in 2006-2007 iets meer dan 27.000 en in 2007-2008 iets meer dan 42.000.

Met betrekking tot de leeftijdsklasse van de bestuurders die de voorbije drie jaar werden vervolgd voor het rijden onder invloed van alcohol heb ik van de Federale Overheidsdienst Justitie de volgende gegevens gekregen. In 2005 waren er in totaal 34.505 vervolgingen voor het rijden onder invloed van alcohol, in 2006 waren er 34.784 - vrijwel een status-quo - en in 2007 37.488.

Daarvan bedroeg het aantal personen van de leeftijdsgroep 18-24 jaar die u aanhaalt in 2005, 2006 en 2007 respectievelijk 6.732, 7.237 en 7.666. Afgerond had men in elk van de drie jaar een gemiddelde van net iets minder of net iets meer dan 21%.

Het moet worden gezegd dat dat vrij hoog is in vergelijking met het aantal chauffeurs van die leeftijdscategorie, dat ongeveer 11% bedraagt. Het is dus bijna het dubbel.

Zoals ik daarnet reeds meedeelde, keurde de Europese Commissie reeds op 17 januari 2001 een aanbeveling goed die de lidstaten ertoe moet aanzetten om naast de 0,5 promille ook een lager maximaal toegelaten alcoholgehalte van 0,2 promille vast te leggen voor nieuwe onervaren bestuurders.

U hebt het over jongeren. Men neemt gemakkelijk het woord "jongeren" in de mond, maar het gaat over nieuwe onervaren bestuurders. Dat zijn veelal jongeren, omdat zij hun rijbewijs immers halen tussen 18 en 23 jaar. De maatregel die door de Europese Commissie werd vooropgesteld, betreft echter de onervaren bestuurders en slaat dus op dertig-, veertig-, vijftig- of zestigjarigen, naast twintigjarigen.

In Nederland wordt bedoelde aanbeveling al toegepast. In het kader van de Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid beval ook de federale commissie aan dat bijzondere maatregelen zouden worden genomen om de oververtegenwoordiging van de jongeren in de verkeersongevallen te verminderen. Daarbij werd de vermindering van het toegelaten alcoholgehalte in het bloed tot 0,2 promille gedurende een proefperiode na het behalen van het rijbewijs vooropgesteld. Ook hier ziet u dus de herhaling, namelijk een beperkte periode na het behalen van het rijbewijs.

Zoals ik daarstraks al zei, is bij ons de betrokkenheid van de bestuurders van de leeftijdscategorie van niet alleen 18 tot 24 jaar maar ook van 18 tot 29 jaar bij dodelijke verkeersongevallen procentueel gezien dubbel zo groot als bij de leeftijdscategorieën tussen 30 en 64 jaar.

Het fenomeen van het rijden onder invloed van alcohol gedurende de weekendnachten en de daaraan verbonden risico's is meer van toepassing op de jonge bestuurders, gelet op hun gebrek aan ervaring. Ook

vermoeidheid speelt een rol. Wij moeten bovendien durven te erkennen dat het bewust nemen van bepaalde risico's een factor is.

Gelet op de nagenoeg unanimiteit betreffende de uitgevoerde studies en de aanbevelingen en beleidsvoorstellen betreffende de invoering van de 0,2 promillegrens voor nieuwe bestuurders, verklaarde ik bereid te zijn voornoemde invoering te overwegen. Ik zei niet dat ik voornoemde grens ook zal invoeren. Ik verklaarde tevens bereid te zijn na te gaan of de invoering in België moet gebeuren.

De ongevalbetrokkenheid na het rijden onder invloed van alcohol moet worden verminderd, niet alleen voor de jongeren maar ook voor de andere categorieën.

In het kader van alle, goede adviezen die ik na mijn recente aantreden krijg, krijg ik nu bijvoorbeeld van de beroepsfederaties van de transporteurs de dringende en dwingende vraag om de nultolerantie in te voeren. Ik kan dat goed begrijpen. Echter, vooraleer ik een dergelijke maatregel invoer, wil ik in elk geval alle geledingen naar behoren consulteren. Er wordt nu beweerd dat gewoon maar een praline en wat wijn of andere alcoholhoudende dranken in de saus al voldoende zouden zijn om de 0,2 promillegrens te overschrijden. Ik krijg nu evenwel zelfs de uitdrukkelijke vraag om de nultolerantie in te voeren.

Ik ben het wel volkomen met u eens dat de sensibilisering en de handhaving van de controles op het rijden onder invloed voor alle leeftijdscategorieën moeten worden opgedreven, dus niet alleen voor de jongeren. Dat neemt echter niet weg dat wij ten aanzien van de jongeren enorm attent moeten zijn.

Als slotsom, in résumé en opdat er geen misverstanden zouden zijn, wil ik opmerken dat ik met adviezen word geconfronteerd van zowel de Europese Commissie als van – recent – de European Transport Safety Council en de federale commissie voor de Verkeersveiligheid. Zij vragen om in elk geval – ik herhaal het – niet voor de jongeren maar voor de onervaren bestuurders strenger op te treden. U weet, indien u de problematiek volgt, dat sedert 1 september 2007 de definitie van onervaren bestuurder in onze verkeerswetgeving werd opgenomen, namelijk de bestuurders tot twee jaar na het behalen van het rijbewijs. Welnu, er is druk om de eerste twee jaar na het behalen van het rijbewijs stringenter op te treden.

Ik heb doodeenvoudig gezegd dat ik een strenger optreden wel wil overwegen, evenwel in het kader van een geheel van maatregelen inzake het verhogen van de verkeersveiligheid. Iedereen die mij spreekt, vraagt tegelijkertijd naar maatregelen om het aantal ongevallen met doden, zwaar- en lichtgewonden te verminderen.

Ik wil er vooral op wijzen dat de maatregel niet specifiek tegen de jongeren is gericht, hoewel de statistieken voor hen ongunstiger zijn. Ik houd in dat verband persoonlijk rekening met de overweging dat de zwaardere statistieken voornamelijk te wijten zijn aan het feit dat jongeren zich in de weekends procentueel gezien veel meer verplaatsen dan oudere personen. De maatregel is dus niet specifiek tegen een welbepaalde leeftijdscategorie gericht, maar wel tegen de bestuurders die onvoldoende ervaring in het verkeer hebben.

De maatregel zal ik overwegen, zonder hic et nunc te zeggen dat de maatregel ook zal worden ingevoerd.

Ik zal immers ook moeten nagaan in welke mate ik gevolg zal moeten geven aan de vraag van de federaties wat het beroepsvervoer betreft. Ik weiger een druppelsgewijze aanpak. Men moet een coherent plan kunnen presenteren voor die controles in plaats van met stukken en brokken te werken.

03.03 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben niet echt overtuigd van de noodzaak om die 0,5 naar beneden te halen naar 0,3 promille. Ik denk dat dat voor de doelgroep die men wil bereiken, namelijk de hardleerse jongeren die tijdens het weekend over de schreef gaan, niet direct soelaas zal bieden.

Ik heb thuis ook nog wat jonge gasten lopen en ik heb de indruk dat er ook veel jongeren zijn die zich wel kunnen gedragen. Zij zijn de Bobcampagne genegen en als ze uitgaan, spreken zij af dat een van hen niet drinkt. Nu een hele groep jongeren de duvel aandoen, is niet de juiste manier. Overigens is het een slechte woordkeuze want een Duvel zou ook al voor meer dan 0,2 promille zorgen.

Ik denk dat wij ervoor moeten opletten om het kind niet met het badwater weg te gooien. Men stigmatiseert een pak mensen ten gevolge van het feit dat een aantal andere mensen zich niet kunnen gedragen en dat zou wel eens een omgekeerde reactie kunnen teweegbrengen

De lokale politiezones houden nog niet eens het aantal alcoholcontroles bij. Hoe wil men in godsnaam een goed zicht op het handhavingproces in ons land krijgen als men geen evolutie kan detecteren? Ik stel vast dat men er in ons land niet in slaagt om te komen tot een degelijke verkeersongevallenanalyse. Welke incidentie heeft de 0,2; de 0,5 of de 0,8 promille op het tot stand komen van een verkeersongeval? Wij weten dat niet! Wij weten overigens ook niet wat ten grondslag ligt aan de meeste verkeersongevallen. De verzekeringsmaatschappijen weten dat misschien wel maar de overheid weet dat niet.

In een gedigitaliseerde, technologische maatschappij als de onze krijg ik er kop noch staart aan dat wij dat niet doen. Waarom steken wij daar niet een aantal miljoenen in om dat op te starten? Uiteindelijk gaat het toch om de verkeersveiligheid. Wij nemen te pas en te onpas druppelsgewijze maatregelen, waarnaar u hebt verwezen, zonder ons echt rekenschap te geven van de incidentie. Het is wat nattevingerwerk.

Ik weet dat het BIVV het Bartproject heeft, het Belgian Accident Research Team. Ook dat werkt niet al te goed, omdat de medewerking met Justitie niet vlot verloopt. Ik denk dat wij meer en beter zouden moeten inzetten op het degelijk, wetenschappelijk analyseren van de manier waarop verkeersongevallen tot stand komen. Het zal in de cafeetjes en dancings te lande misschien the talk of the town zijn komend weekend, waarbij men er nog vlug een zal pakken op Schouppe nu het nog kan. Wij mogen niet naar een Zweeds systeem neigen waarbij alles moet wijken voor de betrachting om elk verkeersongeval op elk moment te bannen. Op zo'n moment schaft men beter het verkeer af of voert men een limiet van 10 kilometer per uur in. Ik denk dat wij niet over een nacht ijs mogen gaan, mijnheer de staatssecretaris. Ik zou met de meeste nadruk willen aandringen op goed en degelijk overleg en onderzoek met de Responsible Young Drivers, die daarover toch ook wel een mening zal hebben. Overleg een en ander goed en doe het de mensen niet aan dat ze hoegenaamd geen enkele recreatieve bezigheid in de samenleving meer kunnen uitoefenen.

Het nuttigen van een lekkere pint bier, zonder te overdrijven, hoort daar nog altijd bij.

03.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer De Padt, ten eerste, ik meen dat ik duidelijk gezegd heb dat ik mij niet inschakel in de benadering van de European Transport Safety Council, hoe wijs de leden ervan ook mogen zijn. U kent sommige wijze mensen die daarvan deel uitmaken.

03.05 **Guido De Padt** (Open Vld): (...) Onze voorzitter is een zeventigjarige levensgenieter...

03.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: ... die geregeld een donker biertje drinkt.

(...): (...)

03.07 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Maar altijd met een chauffeur rijdt, inderdaad.

Ik wil het in elk geval niet vanuit die hoek benaderen.

Ten tweede, ik ben ervan overtuigd, zoals andere mensen in de commissie trouwens, dat alcohol een probleem is. Wij kunnen niet ontkennen dat in 25% van de weekendongevallen jonge mensen betrokken zijn. Als er maatregelen komen, dan zal het drugprobleem evenveel, en misschien meer, aandacht moeten krijgen. Dat houdt in dat de methodes om druggebruik vast te stellen, vereenvoudigd zullen moeten worden. Ik verwijs naar de fameuze speekseltest. Ik meen dat u daarover zelfs een wetsvoorstel hebt ingediend. Het zal van even groot of misschien van groter belang zijn om de dwaasheden die sommige jongeren wel eens begaan, uit de wereld te helpen.

Ten derde, als er een voorstel komt – ik hoop dat u deze week in vele dancings het goede woord zult vertellen – dan zal het van mijnentwege in elk geval een evenwichtig voorstel zijn, waarbij op geen enkele leeftijdscategorie gefocust zal worden. Het zal wel een kwestie zijn van ervaring. Het zal ook niet alleen over alcohol gaan. 0,5 is voor ervaren drinkers, zoals u en ik, misschien niet zo erg.

Ik kan echter niet tegelijkertijd blind of doof zijn voor de adviezen die mij gegeven worden. Ik kan niet zeggen dat ik daarmee geen rekening houd, maar ik kan wel tegelijkertijd zeggen dat ik een evenwichtig pakket wil hebben en dat niet alleen alcohol, maar ook, en misschien voornamelijk, drugs daarbij in beschouwing genomen zullen worden.

Ik wil het probleem van de beroepsgroeperingen wel specifiek behandelen, bijvoorbeeld beroepschauffeurs

in de uitoefening van hun job, maar dat heeft meer te maken met de verantwoordelijkheid van bijvoorbeeld de bedrijven, dan met het algemeen maatschappelijk beeld dat u hier ophangt.

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

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

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

04.01 **Bart Tommelein** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatsecretaris, ik zie dat deze vraag nog aan een zekere heer Letermé, minister van Mobiliteit, werd gesteld. Ondertussen hebt u zijn taken en verantwoordelijkheden, en misschien lijdensweg, overgenomen.

Verordening nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 legt de voorschriften vast voor rijtijden, onderbrekingen en rusttijden van de bestuurders van het wegvervoer van goederen en personen. Specifieke categorieën voertuigen moeten met een tachograaf worden uitgerust teneinde de onderbrekingen en rusttijden te kunnen opvolgen en controleren.

Het koninklijk besluit van 14 juli 2005 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer bepaalt in bijlage 1 de voertuigen waarvoor de tachograaf niet moet worden gebruikt of waarin hij niet moet worden geïnstalleerd in het geval van vervoer, bedoeld in artikel 2, §3 van de verordening nr. 561/2006 en tot overeenstemming bedoeld in punt 3 van hetzelfde artikel. Het KB bepaalt dat voertuigen gebruikt als winkels op plaatselijke markten voor de verkoop aan huis, voor ambulante werkzaamheden van banken, wisselkantoren of spaarbanken, voor de eredienst, voor het uitlenen van boeken, platen of cassettes, voor culturele manifestaties of tentoonstellingen en speciaal voor dergelijk gebruik uitgeruste wagens niet van een tachograaf moeten worden voorzien.

Het KB van 9 april 2007 houdende de uitvoering van de verordening van de Europese richtlijn van het Europees Parlement en de raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, strekt tot wijziging van een aantal verordeningen die ik nu even weglaat. In artikel 6 wordt bepaald dat voertuigen voor goederenvervoer van of zonder bestuurder, gehuurd door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven die in het kader van hun eigen beroepsactiviteiten worden gebruikt voor ritten binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf, niet van een tachograaf moeten worden voorzien.

Ondertussen al niet meer zo recent werden enkele huis-aan-huisverkopers, waarvan de vestigingsplaats verder dan 100 km is verwijderd van de plaats van verkoop, beboet en toch verplicht een tachograaf in hun wagen te installeren. Mijnheer de minister, u weet dat een visverkoper uit Oostende regelmatig Brussel aandoet. Dat is een belangrijk afzetgebied voor verse vis. Hij verkoopt zijn vis huis-aan-huis. Door deze verplichting wordt hij onderworpen aan de rij- en rusttijden. Wanneer diezelfde koper zijn waren aan de man brengt in het prachtige Liedekerke is dat niet het geval.

Mijnheer de minister, moeten beide uitzonderingsmaatregelen naast elkaar worden gelezen? Worden huis-aan-huisverkopers die van Oostende naar Brussel gaan, verplicht om een tachograaf in hun voertuig te installeren? Gelden voor de duur van de daadwerkelijke huis-aan-huisverkoop dan de rij- en rusttijden?

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Tommelein, het mooie Liedekerke ligt net iets meer dan honderd kilometer van Oostende verwijderd. Het spijt me.

De uitzonderingen om een tachograaf te installeren en te gebruiken op het Belgisch grondgebied werden opgenomen in verordening 561 van 2006, die u overigens geciteerd hebt, en in het koninklijk besluit van 9 april 2007. In de lijst met uitzonderingen komt de verkoop aan huis niet langer voor. Die maatregel werd niet door mijn onmiddellijke voorganger, maar door de voorganger van mijn voorganger genomen. Daarbij wil ik aanstippen dat het koninklijk besluit van 14 juli 2005 dat u aanhaalt, verwijst naar de bepalingen van de verordening die gelden buiten België.

In de huidige reglementering – en ik beklemtoon huidige reglementering – op de rust- en rijtijden wordt in een uitzondering voorzien voor de voertuigen van visserijbedrijven die in het kader van hun eigen bedrijvigheid worden gebruikt voor ritten binnen een straal van honderd kilometer rond de vestigingsplaats van het bedrijf. Deze uitzondering is evenwel niet van toepassing op een huis-aan-huisverkoper van vis: zoals een huis-aan-huisverkoper van groenten niet gelijkgeschakeld kan worden aan een landbouw- of tuinbouwbedrijf, kan een huis-aan-huisverkoper van vis niet gelijkgeschakeld worden aan een visserijbedrijf. Bijgevolg zijn de huis-aan-huisverkopers zonder uitzondering verplicht de tachograaf te gebruiken, voor zo ver zij de maximaal toegepaste massa van het voertuig van meer dan 3,5 ton overschrijden. Op dezelfde manier zijn ook de verplichte rij- en rusttijden te respecteren.

Ik heb evenwel gevraagd de toestand van vóór 9 april 2007 eens te onderzoeken, om na te gaan in welke mate deze vernieuwing echt een verbetering was. Begrijpt u wat ik bedoel?

04.03 Bart Tommelein (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp zeer goed wat u bedoelt. Ik ging ook al voorstellen om dat eens te evalueren. Ik ben blij dat u mij voor bent en hebt gevraagd om het te evalueren. Ik denk dat we daarin pragmatisch moeten zijn. Brussel is toch een vrij dichtbevolkt gebied. Ik zeg dikwijls in Oostende dat hier de betere vis te vinden is. 's Morgens komen de huis-aan-huisverkopers naar hier met de beste vis die in de Oostendse wateren gevangen is.

Als we weten dat Brussel ongeveer 115 kilometer van Oostende en Zeebrugge – van de Kust – is gelegen, zouden we misschien toch enige pragmatische houding kunnen aannemen door de huidige norm van 100 kilometer op te trekken naar 120 kilometer. Dan kunnen we op zijn minst de visverkopers toelaten om in de hoofdstad op een deftige manier hun beroep uit te oefenen. Dat zou een goede zaak zijn.

Ik neem nota van het feit dat u de zaak laat evalueren, wat ik alleen kan toejuichen.

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

05 Samengevoegde vragen van

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

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

05 Questions jointes de

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

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

05.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, als men tijdens de werkuren collega's meeneemt met een bedrijfswagen dient men te beschikken over een speciaal rijgeschiktheidsattest. Het gewone rijbewijs voor een personenwagen volstaat niet. Om het speciale rijattest te verkrijgen dient men een positieve oogtest voor te leggen.

Uit een aantal steekproeven en uit reacties op een radioprogramma van twee weken geleden blijkt dat men amper op de hoogte is van deze reglementering. Bestuurders die niet in orde zijn riskeren zware boetes. In eerste instantie dacht men ook dat de verzekeringen bij een ongeval niet zouden betalen. Uit reacties op het radioprogramma bleek echter dat de meeste maatschappijen ondertussen laten weten hebben dat zij wel uitbetalen bij een ongeval. In ieder geval zorgde het voor de nodige verwarring en veel bedrijfsleiders zijn niet op de hoogte van deze reglementering. Uit de praktijk blijkt dat voor een ouder die dagelijks de kinderen vervoert het gewone rijbewijs volstaat. Een werknemer die tijdens de werkuren een collega vervoert dient echter over dit speciale rijattest te beschikken. Men concludeert hieruit dat voor de verkeersveiligheid met verschillende maten en gewichten wordt gewerkt.

Mijnheer de staatssecretaris, u bent ondertussen uiteraard op de hoogte van deze reglementering. Weet u in welke mate men daar bij de lokale besturen van op de hoogte is? Hebt u – of uw voorganger – reeds initiatieven genomen om deze reglementering te wijzigen? Deze reglementering geldt ook wanneer

bestuurders van een bedrijfswagen op het traject van en naar het werk collega's meenemen. Deze strenge reglementering is eigenlijk absurd omdat de overheid het zogenaamde autodelen aanmoedigt. Het is dan toch wel eigenaardig dat men dat met deze reglementering eigenlijk ontmoedigt omdat de bestuurder dan in overtreding is. Hebt u al eens nagegaan of de personeelsleden van het federaal Parlement of van de overheidsdiensten – ik denk dan niet aan de chauffeurs die waarschijnlijk wel over dat speciaal attest beschikken – die al eens een wagen gebruiken om collega's in dringende omstandigheden weg te voeren allemaal beschikken over zo'n speciaal rijgeschiktheidsattest? Mijnheer de staatssecretaris, hebt u de voorbije weken al concrete initiatieven genomen om deze absurde reglementering aan te passen?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Stevenheydens, de rijbewijsreglementering bepaalt sedert 1998 dat de houders van een rijbewijs categorie B in een aantal gevallen over een attest van medische rijgeschiktheid moeten beschikken. Dit attest wordt meestal bekomen bij een arbeidsgeneeskundige dienst die zowel een ogentest als een medisch onderzoek uitvoert. De houder van een rijbewijs van categorie B moet over zo'n attest beschikken volgens artikel 43.4, voor het vervoer van personeel georganiseerd en uitgebaat door een werkgever met eigen, gehuurd of in leasing genomen materieel en op de eigen verantwoordelijkheid.

Letterlijk genomen zou een werknemer die met een bedrijfswagen collega's vervoert dus in het bezit moeten zijn van zo'n attest, niet alleen tijdens de dienstverplaatsingen maar ook in het kader van het woon-werkverkeer. Deze letterlijke toepassing is evenwel nooit de bedoeling geweest. Het was veeleer de bedoeling om wie beroepsmatig met een bedrijfswagen personeel vervoert te verplichten om een medisch onderzoek te ondergaan, bijvoorbeeld de chauffeur die de werknemers van een bouwbedrijf vervoert naar een werf of de chauffeur die ambtenaren naar een vergadering brengt. Bij occasioneel vervoer van collega's en in het kader van het woon-werkverkeer is het niet de bedoeling dat men over een attest zou beschikken.

Ik ga ermee akkoord dat een strikte interpretatie eigenlijk contraproductief is om bepaalde doelstellingen die wij van overheidswege hebben, bijvoorbeeld op het vlak van het bevorderen van carpooling, te bereiken. Ik moet derhalve erkennen dat de huidige wettelijke bepaling aanleiding geeft en kan geven tot interpretatie – wat kennelijk recent gebeurd is bij een controle – met als resultaat dat er rechtsonzekerheid is ontstaan die zo snel mogelijk moet worden opgelost. Ik heb derhalve mijn administratie gevraagd om zo snel mogelijk de wettelijke bepaling aan te passen en te versoepelen, zonder uit het oog te verliezen dat met betrekking tot het georganiseerd vervoer van personeel door de werkgever, de nodige waarborgen inzake de medische rijgeschiktheid moeten voorhanden zijn.

Er ligt een voorstel op tafel om de medische rijgeschiktheid voor rijbewijscategorie B alleen nog te verplichten voor door de werkgever aangestelde beroepschauffeurs, voor het vervoer van personeel en voor de chauffeurs die met een minibus of een lichte vrachtauto met dubbele cabine werkcollega's vervoeren. Ik denk dat daarmee de voornaamste categorieën worden geviséerd inzake het vervoer van meerdere personeelsleden van wie men bijkomende waarborgen kan verwachten in het kader van de medische rijgeschiktheid. Het gaat dus in de richting die u zelf aangaf.

05.03 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben uiteraard zeer tevreden met uw antwoord. U hebt zelf gezegd dat het niet de bedoeling was dat het zo strikt werd toegepast. Die strikte interpretatie is inderdaad onzinnig. Ik heb het radioprogramma twee weken geleden gehoord en ik was zelf verbaasd. Ik was daarvan niet op de hoogte. Heel wat bedrijfsleiders die men contacteerde, waren hiervan ook niet op de hoogte. We lazen de volgende dag in de kranten heel wat verwondering over deze zaak. Ook op internet kon ik uit heel wat reacties opmaken dat heel weinig mensen op de hoogte waren. Ik stel mij dan ook de vraag hoe goed de lokale besturen en de federale overheid op de hoogte waren van die strikte interpretatie. Het gevolg dat u daaraan geeft om dit alleen nog voor de chauffeurs toe te passen, is een logisch en goed gevolg.

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

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

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

06.01 **François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, les détenteurs du permis provisoire qui

échouent à deux reprises à l'examen pratique doivent suivre une formation de six heures de cours pratiques dans une école de conduite. Un cachet "centre d'examen" est apposé sur le permis provisoire après chaque échec. Nous savons statistiquement que les résultats ne sont pas particulièrement brillants. Il est assez étonnant de constater que peu de candidats suivent ensuite cette formation obligatoire de six heures.

Selon des renseignements que j'ai pu obtenir auprès de centres d'examen, de plus en plus de candidats se présentent avec leur permis provisoire en deux morceaux. La partie réservée aux échecs est ainsi, de façon surprenante, détachée de l'autre partie. Sur cette base, la plupart des centres de conduite invitent les intéressés à se rendre à leur administration communale pour réclamer un duplicata. Or les administrations communales ne sont pas informées des échecs des personnes qui viennent demander une copie. Dès lors, celle-ci est vierge de tout cachet confirmant l'échec.

Je soupçonne donc qu'il s'agisse là d'une fraude destinée à éviter de devoir suivre les six heures de formation après avoir échoué deux fois. En coupant le document en deux, pour ensuite expliquer qu'il n'a pas retrouvé la partie comprenant les emplacements réservés à la notification des échecs, le candidat au permis de conduire obtient de son administration communale un duplicata. Cela constitue donc bien une manière frauduleuse de remettre les compteurs à zéro dans la procédure suivie.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'indiquer si votre administration est informée de telles pratiques? Si, oui, quelles dispositions a-t-elle éventuellement prises pour juguler ce phénomène qui semble se répandre?

Je vous remercie de votre réponse.

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Bellot, les pratiques que vous venez d'évoquer m'ont été communiquées. Toutefois, je signale que nous ne pouvons pas surestimer le nombre de candidats qui, par ce biais, échappent à l'obligation de suivre les six heures de cours pratiques après deux échecs à l'examen pratique.

Il faut dire que la procédure qui permet de profiter de ce système est, en réalité, relativement lourde. En effet, le candidat qui demande un duplicata de son permis de conduire provisoire, dans le but de se présenter à l'examen pratique, sans avoir suivi les cours prescrits, va devoir changer de centre d'examen pour réussir. S'il ne le fait pas, le centre dispose des données le concernant et ne l'acceptera donc pas à l'examen pratique tandis qu'il reportera les échecs sur le permis provisoire.

Or, étant donné que le candidat au permis de conduire de la catégorie B doit subir l'examen pratique dans le centre d'examen dans la zone duquel est situé soit son domicile soit son école de conduite agréée où les cours pratiques ont été suivis, il doit par conséquent changer de domicile ou encore suivre des cours dans une autre école de conduite qui lui permettra de se présenter à l'examen pratique.

L'information selon laquelle un nombre limité de candidats suivent les six heures de cours pratiques devrait être vérifiée par une étude des statistiques relatives aux candidats qui se présentent à l'examen pratique. Même s'il apparaît que peu de candidats suivent une formation dans une école de conduite, cette situation ne résulte pas nécessairement d'une fraude massive de la part des candidats.

En effet, il convient de ne pas perdre de vue que le candidat qui a échoué deux fois ne doit suivre les cours que pour obtenir l'accès à l'examen pratique. Il peut, entre-temps, continuer à conduire sans avoir satisfait à cette condition. Or, d'une part, l'allongement de la période de validité des permis de conduire et, de l'autre, la possibilité d'obtenir plusieurs permis de conduire provisoires successifs, permettent au candidat qui a échoué deux fois à l'examen pratique de reporter le suivi des cours.

Il n'en demeure pas moins que mes services se montrent particulièrement attentifs, lors des contrôles qui ont lieu dans les centres d'examen et au sein des administrations communales, à la manifestation de toute fraude en la matière. Les centres d'examen sont également invités à tout mettre en œuvre pour veiller au respect des dispositions réglementaires.

06.03 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse qui était suffisamment claire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

07.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, comme on dit régulièrement, le vélo est un bon moyen de préserver la santé mais c'est aussi un moyen efficace de mobilité.

Dans certains cas et surtout dans certaines grandes villes, c'est parfois le moyen le plus rapide pour arriver en sécurité d'un point à un autre. Une série de législations ont facilité les choses.

Faut-il le dire aussi: une certaine législation reste très méconnue des automobilistes. J'en veux pour preuve le fait qu'un grand nombre d'automobilistes ignorent encore que, dans un carrefour, un cycliste a priorité sur une voiture lorsqu'il le traverse.

Monsieur le secrétaire d'État, certaines villes européennes font l'expérience de permettre aux cyclistes, lors de l'existence d'un feu rouge, de tourner à droite, c'est-à-dire de ne pas respecter le feu et ce uniquement dans ce cas de figure car ils ne gênent personne en agissant ainsi; ils gagnent un peu de temps puisqu'ils ne doivent pas ralentir. Par ailleurs, c'est aussi un obstacle en moins pour certains véhicules.

Les associations de cyclistes sont demandeuses.

Avant éventuellement de prendre une initiative parlementaire, je souhaitais connaître votre point de vue. Je sais qu'un certain nombre d'études ont été réalisées en la matière. Je ne les ai pas toutes lues. Votre cabinet a sans doute davantage la possibilité que moi d'en prendre connaissance. À travers votre avis, c'est donc également l'état de la question que je désirerais connaître.

07.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur Crucke, je dois vous dire que je ne suis pas favorable à un "tourne à droite cycliste" aux carrefours équipés de feux rouges et cela pour plusieurs raisons.

Premièrement, le fait d'ignorer le feu rouge pour tourner à droite est exclu pour tout conducteur dans notre pays, tant sur la base de la Convention de Vienne sur les règles de la circulation que sur celles concernant la signalisation routière. Comme notre pays est signataire des Conventions de Vienne, il ne peut envisager une telle mesure sans une adaptation de ces conventions internationales.

Deuxièmement, dans la pratique, il ne semble pas sans risque d'autoriser les cyclistes de tourner à droite et de prendre leur place sur la chaussée au moment où le trafic motorisé venant de gauche peut avancer tout droit. De plus, en prenant la courbe, un cycliste va se dégager un peu du bord de la chaussée, ce qui augmente le risque d'impact avec les véhicules qui y circulent de plein droit puisque pour eux le feu est vert.

Troisièmement, avant de pouvoir tourner à droite sans encourir de risque d'impact avec d'autres cyclistes, les cyclistes qui ignorent le feu rouge devraient également céder le passage aux cyclistes qui circulent sur la chaussée ou la piste cyclable dans laquelle ils s'apprêtent à s'engager.

Quatrièmement, les cyclistes doivent aussi donner la priorité aux piétons qui traversent, ce qui dans la pratique réduit encore les secondes de temps qu'ils gagneraient en ignorant le feu rouge.

Cinquièmement, si l'on accordait la faveur du "tourne à droite" en passant le feu rouge aux cyclistes, il faudrait en fait l'accorder également aux autres catégories d'usagers dont le comportement est associé à celui des cyclistes par le Code de la route. Je pense aux cyclos de type A, parfois type B, aux engins de déplacement motorisés ou non qui circulent plus vite qu'à l'allure du pas.

Pour toutes ces raisons, je n'entends pas promouvoir cette idée pour la traduire dans le Code de la route. Un feu rouge doit rester un feu rouge, c'est-à-dire un signe obligatoire et univoque de s'arrêter et de céder le passage.

Par ailleurs, je n'entends pas non plus lancer de projet-pilote avec des dispositifs de feux orange clignotants pour les cyclistes comme s'apprêtent à le faire Strasbourg ou Bordeaux – je crois que vous en avez parlé dans votre proposition – à un nombre limité de carrefours, invoquant que le "tourne à droite cycliste" serait admis aux Pays-Bas. Le cas des Pays-Bas est en effet particulier, ce pays n'ayant pas signé la Convention de Vienne, ce que la Belgique a fait.

07.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse.

Vous savez que la prudence parlementaire consiste à prendre l'avis du gouvernement et de son ministre avant de rédiger une proposition. J'entends que le feu est au rouge. Cela ne sert donc à rien de rédiger une proposition qui recevrait un double feu rouge.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

08.01 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je souhaite vous interroger sur la reconfiguration de l'espace aérien européen.

Les compagnies "low cost" européennes de "The European Low Fares Airline Association" (ELFAA) plaident pour une réforme de la gestion du trafic aérien – la presse en a fait écho récemment – et un redécoupage des lignes aériennes en Europe en vue d'un ciel européen plus cohérent. Elles estiment notamment que leurs propositions permettraient d'économiser 5 milliards d'euros, 12 millions de tonnes de CO₂, ce qui n'est pas rien vu la situation actuelle, et 21 millions de minutes de retard dans l'espace aérien européen, c'est-à-dire une élimination de près de 75% des retards existant.

La reconfiguration de l'espace aérien européen est un processus en cours depuis 2004. C'est Belgocontrol qui, en Belgique, est à l'écoute des clients, des aéroports et des autres acteurs du secteur pour parvenir à cette harmonisation.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle est actuellement la position de la Belgique concernant ce sujet et où en sont les négociations engagées par Belgocontrol?

Sachant également que d'ici 2020 le trafic européen aura doublé, ne pensez-vous pas qu'il serait bon d'accélérer le processus pour parvenir à une harmonisation européenne qui réduira les retards, les coûts et les dommages écologiques et ce dans des délais raisonnables?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, cher collègue, l'introduction du ciel unique européen répond déjà au plaidoyer qui est fait par la ELFAA. Cette législation prévoit la création d'accords de coopération, ce que l'on appelle "the Functional Airspace Blocks" ou FAB, entre les États membres de l'Union européenne, sur la base de flux fonctionnels de trafic aérien et non plus sur la base des frontières nationales ou des limitations entre l'espace aérien civil et militaire.

Cela aura pour effet d'améliorer la sécurité, d'accroître la capacité, de comprimer les coûts et de diminuer la pollution au niveau des émissions.

La mise en place d'un tel accord de coopération liant la Belgique avec cinq autres pays sous le nom de "FAB Europe Central" est en cours de discussion. Y participent la Belgique, les Pays Bas, le Luxembourg, l'Allemagne, la France et la Suisse. Une décision devrait être prise après l'été 2008 quant à la forme précise de cette collaboration. L'État belge est très favorable à la collaboration avec ses pays voisins afin d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien.

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

Il y va de l'intérêt des consommateurs en particulier pour la problématique des retards mais aussi et surtout

de l'écologie en général.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

09.01 **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, cette question était adressée au départ à M. Magnette, ministre du Climat, de l'Énergie et en charge de la Protection de la Consommation, mais on m'a dit que c'est vous qui alliez y répondre.

Je voulais me faire l'écho d'une mésaventure qui est arrivée à une centaine de passagers d'une compagnie aérienne "low cost", Atlas Blue, filiale de Royal Air Maroc. Ces personnes ont été bloquées dans la nuit du lundi 7 au mardi 8 avril à l'aéroport de Bruxelles-National.

D'abord retardé, l'avion n'est finalement jamais arrivé à Bruxelles pour emmener les passagers à Marrakech. Selon la compagnie aérienne, l'appareil était indisponible pour une raison et une période indéterminées. La compagnie a d'abord annoncé aux voyageurs, vers minuit, qu'ils auraient un avion à 06.00 heures du matin. À 06.00 heures, il n'y avait pas d'appareil à l'horizon et la compagnie a annoncé que quelques places étaient disponibles sur un vol à 13.40 heures, mais en précisant immédiatement que seules les familles avec enfants pourraient embarquer. Deux autres vols ont ensuite été prévus. Sur celui de 14.00 heures, la compagnie a dit qu'elle prendrait une septantaine de passagers, les premiers dans l'ordre alphabétique.

Les voyageurs ont reçu un bon de 5,50 euros lundi soir. Je ne sais pas si cela leur a permis de louer une chambre d'hôtel mais, en ce qui me concerne, je n'ai jamais pu prendre de chambre d'hôtel avec cette somme. Ils ont également reçu 13 euros le mardi matin. Avec les prix pratiqués à l'aéroport, les passagers ont finalement pu s'acheter un sandwich et une boisson.

Les voyageurs n'ont pas reçu d'information, la police a même dû jouer les intermédiaires car une certaine nervosité se faisait sentir.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles sont les obligations des compagnies non européennes "low cost", car c'est là que se pose le problème, qui opèrent sur le sol européen en matière d'information et de prise en charge du voyageur en cas de problème?

Si aucune obligation n'existe, ne pensez-vous pas qu'un minimum devrait être requis?

Ne pensez-vous pas qu'il serait intéressant de porter le dossier au niveau européen?

09.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur Baeselen, en ce qui concerne vos deux premières questions, je puis vous répondre que les droits et obligations des passagers aériens sont énoncés dans le règlement européen du 11 février 2004 qui établit des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance aux passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol.

Ce règlement s'applique à tous les vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne, de même qu'à tous les vols au départ d'un État tiers à destination d'un État membre de l'Union européenne si la compagnie aérienne est une compagnie communautaire. Il prévoit les mêmes obligations en matière d'information et de prise en charge en fonction du délai d'attente pour toutes les compagnies aériennes, qu'elles soient européennes ou pas, et quel que soit le type de compagnie, 'low cost', charter ou une compagnie qui assure des vols réguliers.

Le dossier est porté par l'ensemble des acteurs concernés, donc aussi bien par les autorités nationales que par les instances européennes. Des réunions de concertation sont par ailleurs organisées à intervalle régulier, à l'initiative de la Commission européenne, pour harmoniser autant que faire se peut le traitement des réclamations des passagers aériens.

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

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

09.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: ... et de prise en charge, en fonction du délai d'attente. Dans le cas que vous avez cité, normalement la prise en charge aurait dû être assurée. En cas de plainte, étant donné qu'il s'agit d'une compagnie marocaine, c'est la Commission européenne qui devra la traiter.

09.05 Xavier Baeselen (MR): Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Ceci termine nos travaux avec M. Schouppe.

10 Questions jointes de

- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la rémunération des administrateurs de Belgacom" (n° 4038)**

- **Mme Karine Lalieux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les salaires des dirigeants des entreprises publiques" (n° 4573)**

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les salaires des dirigeants des entreprises publiques" (n° 4798)**

10 Samengevoegde vragen van

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

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

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

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, je vous remercie.

Madame la ministre, je sais que, dans votre note de politique générale et à travers les médias, vous avez déjà évoqué cette question. Je vous ai ainsi entendue avec beaucoup d'intérêt au journal télévisé de la RTBF. Le quotidien "De Tijd", s'appuyant sur des documents annexes à la convocation de l'assemblée générale de Belgacom, avait annoncé que Didier Bellens – administrateur délégué de cette entreprise – avait reçu 3,57 millions d'euros en salaire et primes en 2007, après avoir gagné en 2006 2,6 millions d'euros. C'est plus qu'une modeste indexation!

De même, il semblerait que les huit administrateurs du groupe – lequel, bien que sous gestion privée, est une entreprise publique avec fonds d'État - se sont partagés plus de 12 millions d'euros la même année.

Madame la ministre, pouvez-vous nous donner des éclaircissements sur ces rémunérations plus que confortables, accordées à partir de l'argent public? Ou alors, s'agit-il d'un mythe, dont le "Tijd" se serait fait l'écho par erreur, en multipliant par dix le montant réel?

10.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, je commencerai par quelques considérations générales au sujet des questions. Ensuite, je détaillerai mes réponses à M. Flahaux.

Les entreprises publiques sont actives dans un environnement très compétitif et en perpétuelle mutation. Il importe donc qu'elles puissent attirer des personnes compétentes qui soient rétribuées convenablement. Par ailleurs, ces sociétés se doivent de donner l'exemple sur le plan de la transparence dans la prise de décision, de la nomination des dirigeants et de la politique des salaires, ainsi qu'en termes de bonne gestion. Le Conseil des ministres nomme les administrateurs délégués et les démet de leurs fonctions par arrêté royal.

Cependant, les droits et devoirs réciproques, y compris les rémunérations, sont définis dans un accord bien précis entre les parties concernées, c'est-à-dire entre l'administrateur et le conseil d'administration. La loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques ne confère donc pas cette compétence au ministre des Entreprises publiques, mais bien aux conseils d'administration. Ces derniers sont guidés par les recommandations des comités de rémunération qui existent au sein de chaque entreprise publique: La Poste, Belgacom, SNCB Holding et Infrabel. Ainsi, le principe de bonne gestion s'applique également aux entreprises publiques.

Le conseil d'administration doit veiller à ce que la rémunération globale des administrateurs délégués ne soit pas exorbitante, mais proportionnelle aux responsabilités qu'ils exercent. Je plaide en faveur d'actions qui soient entreprises lors de la signature de chaque nouveau contrat avec un administrateur délégué pour garantir cette proportionnalité. Comme je l'ai déjà annoncé, j'ai entamé un dialogue avec les présidents des conseils d'administration au sujet de la rémunération globale.

J'insiste sur les principes suivants. La réalisation d'une étude comparative de type "benchmarking" qui déterminera les salaires de fonctions identiques dans des entreprises similaires permettra de fixer un plafond pour la rémunération globale. Lors de la définition du montant de la rémunération annuelle variable, la préférence sera donnée à des critères quantifiables (augmentation du nombre de clients, bénéfices, cash flow, satisfaction des clients) par rapport à des critères non quantifiables.

Chaque année, on ajustera les objectifs sur base desquels la rémunération variable sera accordée, en fonction de l'évolution du marché, des résultats de la concurrence et des priorités des actionnaires. La prise en charge des frais (ligne téléphonique fixe au domicile privé, système d'alarme, etc.) sera aussi prise en compte. En fonction des résultats de ce dialogue, j'évaluerai si une approche similaire peut être appliquée aux membres des comités de direction. Par la suite, je suggérerai d'éviter de donner une trop grande importance aux objectifs de court terme comme paramètres pour établir la rémunération variable annuelle.

Pour répondre à la question de M. Flahaux sur les rémunérations des administrateurs délégués, en tenant compte de la possibilité d'obligation de confidentialité de certaines données, nous devons d'abord vérifier qu'elles peuvent être rendues publiques.

En ce qui concerne Belgacom, le montant de la rémunération et des autres avantages accordés directement ou indirectement à l'administrateur délégué se compose comme suit. Le coût salarial de base, y compris la rémunération variable, s'élève à 1.794.000 euros. Les avantages postérieurs à l'emploi représentent 903.480 euros et les options sur actions 39.767 euros.

Le montant des rémunérations et autres avantages accordés directement ou indirectement aux membres du comité de direction se compose comme suit. Le salaire annuel de base plus les rémunérations variables s'élèvent à 3.402.083 euros. Les avantages postérieurs à l'emploi représentent 1.928.428 euros et les options sur actions 98.330 euros. Les indemnités de fin de contrat s'élèvent à 3.330.100 euros.

Pour le groupe SNCB, les rémunérations brutes suivantes ont été payées en 2006 telles que publiées dans les rapports annuels. Pour M. Jannie Haak de la SNCB Holding, 483.000 euros; pour M. Lallemand, 477.932,26 euros et pour M. Descheemaecker de la SNCB, 481.213,94 euros.

Enfin, pour La Poste, l'administrateur délégué a bénéficié en 2007 d'un salaire de 0,9 million d'euros stable par rapport à 2006 comprenant un salaire de base et un salaire variable. En 2007, 174 options ont également été attribuées à M. Thijs, comme cela a été mentionné dans le rapport annuel.

Je voudrais souligner, pour conclure, que les objectifs liés au salaire variable comprennent déjà actuellement des critères importants liés à la qualité comme la qualité de la distribution du courrier par exemple, à la satisfaction des clients mesurée par des études indépendantes ou encore à l'engagement de personnel. Le principe est bien présent de la liaison de cette rémunération à des objectifs qui ne sont pas purement financiers mais en rapport avec les raisons de l'existence de cette société pour les citoyens. Nous veillerons au renforcement de ce lien.

10.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, lors de sa note de politique générale de cette semaine, la ministre avait déjà montré son souci de rémunérations équitables. Dans un univers concurrentiel, il est normal que les patrons des entreprises publiques soient eux aussi plus que correctement

rémunérés. Il est vrai aussi que la publication de certains chiffres entraîne pas mal de questions.

Au-delà du salaire de base, il y a le salaire variable et les stock-options qui sont un aspect important du problème et les parachutes dorés. Hier encore, la télévision suisse a diffusé un reportage sur le départ du patron de l'Union des banques suisses qui se trouve dans une situation épouvantable, devant même revendre une partie de ses avoirs à Singapour, ce qui ne l'a pas empêché de partir avec 20 millions de francs suisses en plus comme prime de départ.

Quand il y a des résultats, il est normal qu'on soit bien payé. Il y a certaines dérives, même si je ne veux pas parler d'abus comme le fait M. Van der Maelen en commission des Finances, qui font naître des questions.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

11.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, deze vragen zijn als het ware opgespaard door de tijd. De zwaarte van de opdracht wordt verlicht door het feit dat ik ze aan dezelfde minister mag stellen. Mevrouw de minister, u hebt trouwens een nog scherpere blik op de toekomst dan voorheen.

Mevrouw de minister, mijn eerste vraag gaat over de beslissing van begin dit jaar om de efficiëntie van de NMBS te laten onderzoeken. Daar werd gesteld dat tegen Pasen duidelijkheid zou worden geschapen over de manier waarop de bevoegdheden tussen NMBS, Infrabel en de NMBS-holding beter op mekaar zouden worden afgestemd. Wij hebben daarover de voorbije dagen nog met u van gedachten gewisseld tijdens de bespreking van de beleidsnota.

Ik wilde nog eens vragen wat de resultaten zijn van dit onderzoek?

Hoe zullen de resultaten in concrete maatregelen worden omgezet?

Hebt u reeds concrete plannen om bepaalde doelstellingen te realiseren?

11.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, vandaag hebben de drie maatschappijen van de NMBS-groep elk een bepaalde operationele bevoegdheid. Dat is met één doel voor ogen, namelijk de klant een kwaliteitsvol vervoer aanbieden.

Voor de klant maakt het dus niet uit wie waarvoor verantwoordelijk is. Hij beschouwt de NMBS-groep vaak nog als één maatschappij. Wij moeten echter eerlijk zijn, wij zullen nooit meer naar die situatie terugkunnen dat de NMBS één grote familie was.

De verdeling van de bevoegdheden tussen de drie maatschappijen geeft echter aanleiding tot heel wat discussie over de genomen of te nemen beslissingen. Soms leidt dat tot operationele problemen. Daarom vond ik het noodzakelijk om dat even onder de loep te nemen.

In dit raam heb ik dan ook beslist om een overheidsopdracht uit te schrijven met als doel een grondige evaluatie uit te voeren van de samenwerking tussen de drie maatschappijen van de NMBS-groep. Deze opdracht werd op 22 februari gegund aan Roland Berger Strategy Consultants. Een eindrapport werd mij bezorgd op 17 maart 2008.

Het rapport bevat drie delen. Het eerste deel geeft een oplistings van een aantal knelpunten op het vlak van de operationele bevoegdheden, HR-management en governance en regulering. Deze vaststellingen zijn gebaseerd op tal van interviews die de consultant heeft uitgevoerd met het topmanagement van de NMBS-groep en ook enkele externe experts.

In het tweede gedeelte worden er een aantal aanbevelingen gedaan om deze knelpunten op termijn te kunnen wegwerken. Deze aanbevelingen worden voorgesteld in fichevorm waarbij aandacht wordt besteed aan de context van het probleem, de te ondernemen acties, de verantwoordelijkheden, de verwachte impact

alsook de timing.

In het derde deel wordt kort ingegaan op de mogelijke organisatorische scenario's.

Ik heb ervoor geopteerd om conform de wens uitgedrukt in het regeerakkoord eerst de voorbereidingen van de beheersovereenkomsten af te werken en dus daarna de gesprekken aan te vatten met betrekking tot de aanbevelingen van het rapport. U weet echter, zoals besproken bij de beleidsnota, dat er een link is in de beheersovereenkomsten naar dit rapport en de conclusies die wij hieruit zullen trekken.

Rekeninghoudend met de extreem korte duurtijd van de opdracht, in ieder geval voor een opdracht van dergelijke omvang, en de manier waarop de gegevensverwerking is gebeurd – het gebeurde enkel en alleen op basis van interviews, dat benadruk ik toch wel – moet er worden gesteld dat de aanbevelingen met de nodige voorzichtigheid dienen te worden geïnterpreteerd en moeten zij, mijns inziens, toch wel het voorwerp uitmaken van een aantal bijkomende analyses: financieel, operationeel, om maar een paar elementen te noemen. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan de nieuwe beheersovereenkomsten. In elk van die drie wordt dus een artikel voorzien dat vermeldt dat de resultaten van het onderzoek aanleiding kunnen geven tot een wijziging in de taakverdeling en ook in de modaliteiten van samenwerking tussen de drie maatschappijen. Desgevallend zal de wijziging dan ook worden opgenomen in een bijvoegsel van dezelfde beheersovereenkomst.

11.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor de heel concrete opsomming van wat er is gebeurd.

Mijn vraag luidt heel algemeen wat nu eigenlijk grosso modo de directieven zijn naar de drie aparte entiteiten. Gaat het vooral om de vaststelling dat er toch nog meer coherentie moet komen en dat de zaken nog te veel gefragmenteerd werden aangepakt, of is er geen globale conclusie uit te trekken?

11.04 Minister Inge Vervotte: Mijnheer Doomst, ik wil niet vooruitlopen op de bespreking ten gronde. Ik denk dat het document zeker en vast nog veel het voorwerp zal uitmaken van debatten in deze commissie, wat trouwens ook een goede zaak is.

De conclusie is dat er op een bepaald moment een keuze gemaakt zal moeten worden voor een organisatorisch model. In het rapport worden aanbevelingen geformuleerd met verschillende organisatorische structuren. Op een gegeven moment zal de keuze gemaakt moeten worden voor de meest aangepaste organisatorische nieuwe structuur in het licht van de wijze waarop wij de NMBS voort zien functioneren in de veranderende en in de toekomst hoogstwaarschijnlijk ook geliberaliseerde context.

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

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

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

12.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag betreft de verkoop van tickets via internet. Wij stellen vast dat dit momenteel om 10% van de totale verkoop gaat.

Men zegt dat de dienst Internationaal Verkeer van de NMBS die verkoop in de toekomst nog wil stimuleren. Om de distributie rendabel te houden zouden er grondige hervormingen moeten worden doorgevoerd. Tegen het einde van het jaar zou het aantal stations waar men een internationaal ticket kan kopen blijkbaar drastisch verminderen. Terwijl dat vandaag nog kan in 104 stations, zou dat tegen het einde van dit jaar maar kunnen in 35 stations. Men denkt er ook aan een prijsverschil in te voeren om dat wat te stimuleren.

Volgt u die evolutie? Het gaat om de dienst Internationaal Verkeer. Is dit een voorbode van een toepassing voor het nationale verkeer? En in welke mate zal het prijsverschil de prijs van tickets verhogen?

12.02 Minister Inge Vervotte: De activiteit Internationaal Verkeer wordt in 2010 geconfronteerd met de volledige liberalisering, zoals door Europa is bepaald. Het is daarom normaal dat de NMBS zich voorbereidt op de gewijzigde omgeving en, zoals de Europese Commissie voorziet, probeert die economische activiteit,

die geen beroep meer zal kunnen doen op overheidsmiddelen, rendabel te maken.

Op dit ogenblik wordt aan een dergelijk plan gewerkt. Daarvoor zal de directie de noodzakelijke maatregelen treffen in haar beleidvoering om het gewenste economische resultaat te halen, tegen 2010 weliswaar. In dit verband wordt onderzocht in hoeverre in de huidige 104 stations de verkoop van internationale biljetten voor het internationaal verkeer nodig is, gezien het distributiebeleid van de NMBS die op dat vlak ondertussen een multi channel distribution heeft uitgebouwd.

De klanten kunnen hun aankopen zowel via de stations als via een callcenter alsook via internet boeken en betalen. Het internationaal aanbod wordt steeds complexer door de toepassing van een permanent yield management, namelijk het vinden van de juiste balans tussen het vullen van alle beschikbare capaciteit en het vragen van de hoogste prijs – zoals gekend in de luchtvaartsector - voor het internationaal aanbod, zoals Thalys, Eurostar, TGV, enzovoort, waardoor de prijs van een biljet op elk moment, op basis van de beschikbaarheid van de stoelen, kan wijzigen.

Permanente vorming is dus nodig om de consument het juiste biljet met de beste prijs te kunnen aanbieden.

In dit verband, en gezien de concentratie van de verkoop in een eerder beperkt aantal stations, wordt onderzocht om de verkoop in 30 tot 40 stations te brengen maar de afhaalfunctie van de biljetten wel te handhaven in ongeveer hetzelfde aantal stations als vandaag.

Hierdoor kan de consument via alle kanalen een biljet aankopen en ook nog het biljet afhalen zo dicht mogelijk bij de woonplaats, indien gewenst, want men kan het immers ook laten opsturen.

De NMBS zal bij definitieve beslissing zorgen voor voldoende communicatie met de klant. Deze informatie zal ook geruime tijd vóór de inwerkingtreding gebeuren zodat we niet voor verrassingen komen te staan.

Voor het binnenlands verkeer is de economische omgeving enigszins anders omdat het hier wel gaat om een gesubsidieerde aangelegenheid en dat de geleverde service van de NMBS voor het binnenlands aanbod in het beheerscontract wordt opgenomen.

Zoals vermeld in artikel 20 van het huidig beheerscontract tussen de Staat en de NMBS, zijn de stations de bevoorrechte verkooppunten. Er zijn vandaag dan ook geen plannen om het aantal stations te verminderen.

De NMBS onderzoekt hiernaast ook nog de mogelijkheid om het aantal verkooppunten nog verder uit te breiden via andere kanalen zoals automaten, internet en externe verkooppunten.

Elke beslissing met betrekking tot het internationaal vervoer is zeker geen voorbode van de evolutie voor het binnenlands vervoer, wel integendeel.

In steeds meer Europese landen, onder andere in Nederland en Frankrijk, wordt bij de verkoop en/of de naverkoop aan de balie een vaste vergoeding gevraagd aan de reiziger. De reiziger heeft echter hetzelfde aanbod via het internet of een callcenter en kan zelf ook het biljet afhalen aan een automaat zonder kosten.

De consument zal dus met andere woorden zelf beslissen of het biljet wordt aangekocht via een balie, wetende dat hem voor deze persoonlijke behandeling een vaste fee zal worden gevraagd. Deze handelwijze is eveneens al jarenlang van toepassing in de reisbureaus.

Deze fee zal gekend zijn en zal apart en op een transparante manier aan de consument worden aangerekend bovenop de prijs van het biljet.

12.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik leer uit uw antwoord dat er een totaal andere economische context is voor de tickets in internationaal verband dan voor de tickets in nationaal verband.

Ik onthoud eveneens dat dit dus niet meer in een experimentele fase zit, maar bijna in een definitieve fase en dat u daar wel een heel duidelijk onderscheid maakt met het nationale niveau.

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

13 **Samengevoegde vragen van**

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

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

13 **Questions jointes de**

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

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

13.01 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, begin maart heeft De Post haar pakjesdiensten hervormd en heeft Taxipost en Kilopost geïntegreerd. In het begin heeft dat toch tot nogal wat klachten geleid. Die kinderziektes hebben blijkbaar toch maar een aantal dagen geduurd. Er zijn echter nogal wat bemerkingen gekomen omtrent de communicatie en de behandeling van de klachten die zijn binnengekomen.

Ging het bij de omschakeling effectief over kinderziektes, die op dit ogenblik reeds zijn opgevangen?

Wat was de oorzaak van de vertragingen?

Zijn de klachten ondertussen verdwenen?

Was de communicatie inderdaad beter?

Is er voor beide hervormingen in een evaluatiemoment voorzien?

13.02 **Peter Luykx** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, mijn vraag sluit aan bij de vraag van de heer Doomst. Het gaat over de opstoot van problemen bij Taxipost. Pakketten blijken systematisch op verkeerde huisnummers te worden aangeboden. De afwezigheidsnota's worden ook onvolledig ingevuld. In de nazorg blijkt dat Taxipost ook in gebreke blijft, enzovoort.

Ik las ook in De Standaard op 27 maart dat De Post begin maart haar pakjesdienst heeft hervormd, dat dat geleid heeft tot vertragingen tot 10 dagen en dat op een bepaald ogenblik de klachtendiensten de overvloed aan klachten niet meer de baas konden. Overigens blijkt het aantal klachten ook te zijn toegenomen sedert de verzelfstandiging van Taxipost in 2005.

In het jaarverslag van de ombudsdienst van De Post voor 2005 werd de toename net als nu, toegeschreven aan herstructurering, toen wel met inbegrip van de volledige vervanging van het personeel. Nu werden de problemen bestempeld als kinderziekten.

De Post is zich blijkbaar wel bewust van die problemen en geeft ook in De Tijd van 11 april zelf te kennen dat de efficiëntie nog opgevoerd moet worden door integratie van Taxipost in de huidige structuur.

Gezien het toenemende belang van die diensten voor het bedrijfsleven heeft een en ander volgens mij toch ook een weerslag op de reputatie van het investeringsklimaat in ons land.

Concreet heb ik volgende vragen hierover. Hoeveel klachten heeft de ombudsman van De Post opgetekend inzake Taxipost tijdens de eerste drie maanden van 2008?

Wat was het totale aantal klachten in respectievelijk 2006 en 2007?

Hoe verhoudt het aantal klachten per transactie bij Taxipost zich tegenover die ratio bij de gewone reguliere briefzending?

Hoeveel klanten van Taxipost hebben sinds maart zodanig schade opgelopen dat zij dat hebben laten vaststellen, dat zij de zaken aanhangig gemaakt hebben bij het gerecht?

Wat is volgens u de precieze oorzaak van die opstoot in die gebrekkige dienstverlening?

In welke mate is er sprake van bewust wangedrag van enkelen? Hoe kan De Post intern dat soort gedrag opsporen, opvolgen en, indien nodig, sanctioneren?

Ten vierde, denkt u aan het versterken van de rol van de postregulator ter zake, met het oog op mogelijke externe sanctionering?

Waarom bevindt het jaarverslag van de ombudsdienst van De Post zich niet op de externe webstek van De Post? Waarom was einde maart 2008 het jongste beschikbare jaarverslag dat over 2005? En waarom houdt De Post er überhaupt een dienst als Taxipost op na? Wat is de meerwaarde van die dienst, daar er al verschillende privébedrijven een gelijkaardig aanbod leveren, bijvoorbeeld ABX? Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

13.03 Minister **Inge Vervotte**: Met het oog op een coherente benadering van de markt heeft De Post enerzijds haar volledig pakjesaanbod herzien, als anderzijds, de organisatie van de dienst zelf. Dat resulteert in een integratie van alle activiteiten van Taxipost en het vroegere kilopostaanbod van De Post in een coherent nieuw gamma van producten in De Post, met als doelstelling beter te kunnen beantwoorden aan de noden van de klanten.

Taxipost is het filiaal van De Post dat gespecialiseerd is in exprespakketdiensten en het bood diensten in de Dag +0, of binnen de 24 uur. Kilopost was het postpakketproduct van De Post, voor de levering, oorspronkelijk, in Dag +4 voor de nationale verzending, die later naar Dag +2-leveringen evolueerde.

Met het nieuwe aanbod wordt een verdere kwaliteitsverhoging beoogd, waardoor alle nationale pakketten voortaan in Dag +1 geleverd zullen worden.

Wat de specifieke vragen betreft die gesteld zijn, voor de eerste 3 maanden van 2008 zijn er 82 dossiers door de ombudsdienst opgetekend, waarvan er nog 18 in behandeling zijn. Het totale aantal Taxipostklachten bedroeg zowel in 2006 als in 2007 ongeveer 6.500 contacten met de klantendienst, voor een jaarlijks volume van 4,5 miljoen zendingen. Dat komt neer op ongeveer 0,1% meldingen op het totale jaarlijkse volume van pakketten. Er zijn geen gevallen geweest waarbij de schade door een deurwaarder werd vastgesteld. Gerechtelijke stappen zijn evenmin ondernomen.

Tijdens de opstart van de eerste fase van het nieuwe aanbod inzake pakketten heeft zich de eerste dag, namelijk op maandag 3 maart, een panne voorgedaan in het callcenter.

Door een softwareprobleem was De Post gedurende een zekere tijd onbereikbaar voor alle klanten, niet alleen voor de pakketten. De wachttijden liepen dan ook hoog op, van twintig minuten tot een uur. Zeer snel werd er beslist om over te gaan tot een noodplan, gedurende twee dagen. Ook bleek de procedure in het callcenter te veel tijd in beslag te nemen. Hierdoor liepen de wachttijden in de callcenters verder op. Vanaf vrijdag 7 maart was de situatie onder controle en gestabiliseerd.

In die periode hebben de medewerkers van De Post en Taxipost alle mogelijke inspanningen geleverd om de dienstverlening maximaal te blijven verzekeren, gezien de context. Het gaat hier geenszins om wangedrag van de medewerkers zelf. Integendeel, zij hebben extra inspanningen geleverd.

Inmiddels is de situatie volledig normaal en is de kwaliteit van de dienstverlening op een normaal niveau. De kwaliteit van de dienstverlening wordt permanent door het management van Parcels & Express opgevolgd.

De ombudsdienst is een onafhankelijk, officieel organisme. Bovendien is de dienst sinds vorig jaar bevoegd voor heel de postsector en dus niet alleen meer voor De Post. De verslagen van de dienst kunnen worden geraadpleegd op zijn website. Op de website van De Post worden overigens het bestaan, de opdracht en de gegevens van de website van de ombudsdienst ook vermeld.

De Post wil aanwezig zijn op de groeiende markt van de pakjes. Zij is ervan overtuigd dat zij een belangrijke rol kan spelen dankzij haar nationale dekkingsgraad en de kwaliteit van haar diensten. De synergie met het distributienetwerk van brieven en kranten is vanzelfsprekend. Het valt ook op te merken dat het aanbieden van sommige pakjesdiensten – nationale en internationale postpakketten tot 10 kilogram en postpakketten tot 20 kilogram vanuit het buitenland – deel uitmaakt van de universele dienstverlening en dus een verplichting is voor De Post.

Wat de communicatie betreft, werden de grote klanten ingelicht in een facetofacegesprek door het verkoopsteam. Voor de KMO's kon dat, gezien het grote aantal, niet op een zelfde manier gebeuren. Die zijn wel aangeschreven via verschillende mailings.

Voor de particulieren is een informatiecampaagne opgestart, met een combinatie van informatie op de website en in de verkooppunten van De Post. De informatie zal worden vergezeld van een informatieleaflet aan alle burgers. De klantendienst van De Post kan hierin natuurlijk ook een belangrijke rol spelen.

Omdat was vastgesteld dat niet iedereen de wijzigingen goed had begrepen, werd een serie van initiatieven opgestart, onder andere de uitgave van een verklarende brochure "Hoe met Taxipost werken?", die aan de klanten werd toegestuurd.

13.04 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord, dat zeer verhelderend was. Het is ook geruststellend dat er nog geen juridische stappen of vaststellingen door deurwaarders werden gedaan. Dat lijkt mij dan ook duidelijk. Misschien was het overroepen in mijn vraagstelling.

Ik mis nog de aanwezigheid van het jaarverslag op de webstek. Zei u dat dit er wel was? U verwees wel naar de gegevens van de ombudsdienst op de webstek.

Het recentste jaarverslag dat ter beschikking is op de website, dateert van 2005. Hebt u daarover iets gezegd?

13.05 Minister Inge Vervotte: De jaarverslagen van 2006 en 2007 zullen worden uitgegeven. Normaal gezien worden ze dan ook op de website gezet.

13.06 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Ik dank u voor uw antwoord.

13.07 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik heb eruit geleerd dat de communicatieproblemen vooral te maken hadden met een softwareprobleem, dat vrij snel werd behandeld, en dat het systeem permanent wordt opgevolgd.

Ik heb ook nog gevraagd of er een moment is waarop heel de zaak nog geëvalueerd wordt om te zien of het wel de goede richting is. Ik heb echter uit uw antwoord begrepen dat dat permanent gebeurt.

13.08 Minister Inge Vervotte: (...) constant. Voor ons is dat ook heel belangrijk. Het is ook aan bod gekomen bij de bespreking van de beleidsnota. Wij blijven constant kijken op welke markten wij ons kunnen positioneren en nieuwe producten kunnen aanleveren, aangezien het volume van de brieven nog altijd daalt. Het is voor ons belangrijk om ook op die markten aanwezig te blijven.

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

14 Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'emploi des langues sur les documents émanant de La Poste" (n^{os} 4073+4430)

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

14.01 François Bellot (MR): Madame la ministre, lorsque des clients de la Banque de La Poste commandent des virements et bulletins de versement à un guichet de La Poste, les clients sont supposés recevoir les bulletins de versement avec, en première langue, la langue dans laquelle ils font un choix, en l'occurrence, dans le cas qui nous préoccupe, en français.

Alors que jusqu'à présent ces formulaires reprenaient à la première ligne au début de chaque phrase la formule en français en Wallonie et la formule en flamand en Flandre, le client francophone a reçu des formulaires et des bulletins de versement trilingues où le français apparaît en deuxième position.

L'intéressé peut comprendre que ce genre de bulletin est peut-être plus d'application en Flandre.

Cependant, il ne comprend pas à quel titre, en sa qualité de client francophone wallon, il doit recevoir ceux-là dans les trois langues, alors que l'institution bancaire dont il est client lui transmet des formulaires et des bulletins de versement uniquement en français (et en Flandre uniquement en flamand).

Madame la ministre, pouvez-vous m'indiquer quelles sont les dispositions prises en matière d'emploi des langues pour les différentes opérations menées auprès des différents clients de La Poste dans le cadre de leurs relations avec leur banque ou leur institution financière dépendant de l'entreprise publique La Poste ou dont les opérations transitent par celle-ci?

14.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, la question posée concerne des formulaires émanant de la Banque de La Poste qui, comme filiale de La Poste, n'est pas soumise aux lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative du 18 juillet 1966. En effet, l'article 36 §1er de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques exige entre autres que la participation des autorités publiques dans la filiale doit dépasser 50% pour que la filiale soit soumise auxdites lois du 18 juillet 1966. Ceci n'est pas le cas pour la Banque de La Poste.

Le seul article desdites lois s'appliquant à la Banque de La Poste est l'article 52, §1er qui se prononce uniquement sur la langue à utiliser sur les documents destinés au personnel des entreprises industrielles, commerciales ou financières mais qui n'impose aucune obligation vis-à-vis de leurs clients.

Ceci dit, on tient à souligner qu'en général la Banque de La Poste s'adresse dans le cadre des communications personnalisées à ses clients en français, néerlandais ou allemand en fonction de la langue choisie par ceux-ci. Cependant, dans un souci de contrôle des coûts, la Banque de La Poste a décidé, à l'instar d'autres banques, de produire certains formulaires comme le formulaire dont il est question avec une formule trilingue. L'ordre des langues est alterné à chaque production d'un nouveau stock.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

15.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, il s'agit d'une vieille question. Cela fait longtemps qu'on ne s'est pas vus. Pour être exact, je vous ai vue mais je n'ai pu vous la poser.

Il n'est pas nécessaire de vous rappeler – il est peut-être nécessaire maintenant de le faire, quelques semaines plus tard – que la grève des accompagnateurs de train du lundi 10 mars a partiellement perturbé le trafic sur sept grandes lignes du pays. À l'origine de ce mouvement de grogne, une intervention musclée de la police lors d'une rixe entre un accompagnateur et un usager mécontent de ne pouvoir monter dans le train après le signal sonore. La particularité de cette intervention est que, d'après les informations qui ont circulé ces jours-là, c'est l'accompagnateur qui a été menotté et plaqué au sol.

Les réglementations internes de la SNCB interdisent de laisser un passager monter à bord après le signal sonore de fermeture des portes. Si dans le cas présent, des nuances ont été apportées par les services de police quant aux responsabilités de l'accompagnateur concerné, les accompagnateurs se retrouvent de façon générale au centre de plusieurs contraintes contradictoires: faire respecter le règlement de la SNCB, faire rouler les trains à l'heure, avoir un contact convivial avec le public. Enfin, en cas d'accident, l'accompagnateur sera tenu pour responsable personnellement et civilement, si je suis bien informé.

Si conformément aux articles 7 de leur contrat de gestion respectif, la SNCB Holding et Infrabel s'assurent en suffisance ou prennent des dispositions équivalentes afin de couvrir leur responsabilité civile en cas d'accident, la position des accompagnateurs est singulièrement plus compliquée.

Madame la ministre, pouvez-vous me dire si vous avez eu des contacts avec votre collègue ministre de l'Intérieur pour clarifier les événements qui ont conduit à cette grève? Si oui, quelle en a été la conclusion?

Est-il exact qu'un accompagnateur peut être tenu pour civilement responsable si un accident survient lorsqu'il a accepté qu'un passager monte à bord d'un train après le signal sonore de fermeture des portes?

La SNCB offre-t-elle à ses employés, en l'occurrence les accompagnateurs de train, une assurance en responsabilité civile pour les dommages imputables à leurs responsabilités dans l'exercice de leurs fonctions?

Quel est votre avis sur la conciliation des règles de sécurité et la nécessaire cordialité envers le public de la part des accompagnateurs?

Ne serait-il pas plus simple pour les accompagnateurs, moins frustrant pour les usagers et donc plus productif pour la SNCB d'améliorer les règles de fermeture des portes?

15.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, les faits qui se sont déroulés le vendredi 6 mars 2008 en gare de Bruxelles-Central font l'objet d'une enquête judiciaire. Les déclarations lors de l'audition de la police laissent présager un dossier très complexe qu'il appartiendra à l'enquête d'éclaircir.

Je n'ai pas eu de contact avec mon collègue de l'Intérieur pour avoir un feedback car l'enquête judiciaire est en cours.

En outre, les services de sécurité de la SNCB Holding ont des contacts continus avec la police fédérale, ce qui rend possible un tel feedback après la fin de l'enquête.

La loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des agents des services publics dispose que les membres du personnel au service d'une personne publique, dont la situation est réglée statutairement, en cas de dommages causés par eux dans l'exercice de leurs fonctions, à la personne publique ou à des tiers, ne répondent que de leur dol et de leur faute lourde. Ils ne répondent de leur faute légère que si celle-ci présente dans leur chef un caractère habituel plutôt qu'accidentel.

À la SNCB, un règlement spécifique existe déjà depuis 1996. Il donne à chaque membre du personnel de la SNCB le droit, en principe, à l'exonération intégrale des responsabilités et à la garantie financière complète par la SNCB pour le préjudice découlant d'une faute commise par lui dans l'exercice de ses fonctions. Cette intervention devient néanmoins sans objet en cas de fautes de service inexcusables telles que notamment coups et blessures intentionnels, dégradation ou destruction volontaire, vol, préjudice commis en état d'ivresse, etc.

La protection que la SNCB offre à ses employés consiste, en résumé, en une garantie de l'agent en cas de réclamation financière contre lui – elle joue également en cas de faute de service inexcusable mais sous certaines conditions – et en l'attribution d'un avocat en cas de réclamation judiciaire.

Le chef de bord se retrouve régulièrement confronté à des clients pressés d'embarquer dans un train alors que la procédure de départ est déjà entamée. La direction nationale "Voyageurs" étudie en collaboration avec toutes les parties impliquées les possibilités de modification permettant d'augmenter le niveau de sécurité pour le personnel d'accompagnement.

Pour changer la méthode actuelle, plusieurs facteurs entrent en ligne de compte. La contrainte principale concerne le matériel qui circule sur le réseau belge. Dès lors, plusieurs pistes doivent être écartées, car elles nécessiteraient des adaptations fort coûteuses. Il faut également prendre en compte les contraintes liées à l'infrastructure du réseau belge ainsi que la ponctualité des trains.

Toutefois, le projet de sécurisation de cette procédure devrait, en principe, aboutir dans un délai raisonnable, sans perturber l'accueil de la clientèle ni remettre en cause la ponctualité des trains.

15.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, ce problème peut sembler anodin, mais il se pose quasiment chaque jour. Devant fréquemment courir après mon train, j'ai été souvent acteur de ce genre de péripétie, qui peut se révéler dangereuse.

Je suis heureux d'entendre que les chefs de bord qui aident les voyageurs un peu impétueux et tardifs sont couverts par une assurance, pour autant qu'ils n'aient pas commis de fraude grave – cela me paraît assez logique.

Ensuite, je ne puis que vous encourager à essayer, eu égard aux investissements prévus pour de nouveaux

matériels, de faire installer une fermeture des portes moins violente et moins dangereuse pour les voyageurs, comparable à celle prévue dans les métros ou dans les ascenseurs. Cette question est complexe, dans la mesure où il faut parfois se décider en un quart de seconde pour demander au voyageur de rester à quai ou pour lui tendre la main afin de l'aider à grimper dans le train.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Questions jointes de

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

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

16 Samengevoegde vragen van

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

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

Le **président**: Mme Musin est absente, sa question est dès lors supprimée.

16.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je voudrais reprendre un échange que nous avons interrompu le 10 mars sur la capacité de contrôle parlementaire sur les filiales d'entreprises publiques, notamment par rapport à l'utilisation de mécanismes comme celui des intérêts notionnels. Je vous avais interrogée sur l'utilisation par Belgacom des intérêts notionnels et vous aviez déclaré ne pas savoir si vous pouviez me communiquer ces informations. Comme je vous l'ai dit à l'époque, cela pose pour moi un problème de capacité de contrôle parlementaire qu'il est important d'éclaircir.

La question a été posée ensuite en Conférence des présidents où le représentant du gouvernement a estimé que dans le cas d'entreprises non cotées en bourse, toute information pouvait être donnée au Parlement et que dans le cas d'entreprises cotées en bourse, toute information financière ne pouvait être donnée qu'après la clôture de l'exercice budgétaire, sous peine de risque de suspension de la cotation de l'entreprise concernée. J'ai trouvé d'ailleurs un antécédent avec la Banque nationale. Pour l'exercice 2006, les chiffres que je vous demandais le 10 mars devaient donc être disponibles.

Madame la ministre, vous êtes-vous renseignée sur les données des filiales d'entreprises publiques communicables au Parlement? Quelle sont vos conclusions à l'issue de ces consultations? En tant que ministre de tutelle des entreprises publiques, que comptez-vous faire pour augmenter le degré de transparence et faciliter le contrôle démocratique sur les filiales de ces entreprises?

Pouvez-vous me dire si les filiales de Belgacom ont eu recours aux intérêts notionnels pour l'exercice 2006? Quel bonus fiscal en a-t-il résulté et dans quelle mesure celui-ci a-t-il permis d'améliorer la situation dans ces entreprises en matière sociale, de création d'emplois ou d'investissements environnementaux? Pour ces mêmes filiales, pouvez-vous me confirmer la date de clôture de l'exercice 2007? Si celui-ci est déjà clôturé, pouvez-vous me donner les mêmes renseignements pour cet exercice?

16.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, comme indiqué dans les réponses précédentes, la valeur des immobilisations financières et actions propres détenues par Belgacom, société de droit public, est supérieure à celle de ses fonds propres, de sorte que conformément à l'article 205ter du Code des impôts sur les revenus, cette société n'a pu revendiquer aucune déduction pour capital à risque. Belgacom, société de droit public, n'a donc pas eu recours aux intérêts notionnels.

Quelques sociétés de droit privé appartenant au groupe Belgacom ont pu faire usage de cette mesure comme toute autre société en Belgique. Je dois souligner que je n'ai pas le droit de m'immiscer dans les comptes des entreprises privées et qu'il ne saurait être question de contrôle parlementaire ou de demande de transparence envers des sociétés privées. Ce n'est pas à moi d'expliquer leurs comptes mais vous pouvez consulter leurs rapports annuels.

En tant que société cotée en bourse, Belgacom est soumise à la loi du 2 août 2002 qui prévoit un traitement équitable de l'ensemble des actionnaires en ce qui concerne l'information fournie. Les chiffres relatifs aux intérêts notionnels pour les sociétés de droit privé appartenant au groupe Belgacom ne constituent pas une donnée communiquée au marché. Les données de ces personnes morales en tant que filiales de Belgacom sont en effet astreintes au même régime que Belgacom.

16.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, j'ai bien entendu vos explications: il s'agit de sociétés de droit privé. Comme je vous le disais le 10 mars, une question de principe est posée. J'observe un mécanisme de poupées russes: l'État est actionnaire de Belgacom qui est lui-même actionnaire de sociétés privées. Cela veut dire qu'indépendamment de la question des intérêts notionnels et alors que via Belgacom, de l'argent public est investi, le Parlement a peu de possibilités d'interroger au sujet des politiques de ces filiales. Ces entreprises bénéficient indirectement d'investissements publics. C'est une limite à notre travail parlementaire. Lorsque Belgacom investit dans Proximus ou dans Skynet, cela m'intéresse en tant que parlementaire vu l'importance de l'actionnariat de l'État belge dans Belgacom.

16.04 Inge Vervotte, ministre: Pour ce qui me concerne, il n'y a pas de problème de transparence: vous pouvez consulter les bilans obligatoirement déposés auprès de la Banque nationale. Seulement, je n'ai pas le droit de vous communiquer ces informations car ces entreprises ne tombent pas sous le contrôle parlementaire. Ce n'est pas un manque de transparence, mais si je commence à faire cela, où va-t-on? Pour moi, il s'agit de savoir ce qui tombe sous le contrôle parlementaire. Pour Belgacom, c'est clair et je réponds aux questions qui concernent l'entreprise. Je ne suis pas mandatée pour le reste et les entreprises privées ne verraient pas d'un bon œil que je réponde à leur sujet en tant que ministre en charge des entreprises publiques.

16.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je ne voulais absolument pas vous mettre en cause, ne le prenez pas pour vous. J'ai pris acte de vos explications qui me semblent logiques et je soulève un problème de principe. Un autre ministre en charge des entreprises publiques m'aurait sans doute fourni la même réponse. Je voulais ouvrir le débat. Cela continuera à mûrir et on parviendra peut-être à des propositions en la matière, en respectant les limites du droit des entreprises privées.

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

17 Samengevoegde vragen van

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

17 Questions jointes de

- M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les voyageurs en fauteuil roulant à la gare de Menin" (n° 4126)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les services aux personnes en chaise roulante dans la gare de Menin" (n° 4134)
- Mme Sonja Becq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les économies réalisées par la SNCB au détriment des usagers du train présentant un handicap" (n° 4211)

17.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, toen ik u eergisteren in deze commissie zei dat de NMBS u af en toe iets op de mouw spelde, dacht ik eerlijk gezegd aan deze vraag die toen moest worden gesteld.

Op 30 januari stelde ik u een vraag in verband met de behandeling van gehandicapten in het Gentse Sint-Pietersstation. U zult zich herinneren dat mevrouw Snoy toen stond te zwaaïen met een artikel uit Le Soir, in verband met een gelijkaardig probleem in Waals-Brabant, en ik met een artikel uit Het Laatste Nieuws, in verband met een gehandicapte die in het Gentse Sint-Pietersstation niet echt de service had gekregen waarop hij recht had.

Ik heb het verslag van die dag erop nagelezen. U zei toen onder meer, en ik citeer: "Sinds 1 januari is in het kader van New Passengers, de onderstationschef-perron eveneens belast met het onthaal, de informatie en

de hulp aan personen met een beperkte mobiliteit. Daarvoor zijn zelfs de personeelsstatuten aangepast". U zei dat op het einde van de aankondiging van een hele reeks maatregelen die werden genomen met betrekking tot de hulp aan gehandicapten. U voegde daaraan toe, speciaal met betrekking tot mijn vraag, dat er dus geen avondklok werd ingesteld bij de NMBS. Daarover handelde immers de klacht van de man uit Gent. U zei toen: "In antwoord op de vraag van de heer Van den Eynde, het onthaal van minder mobiele personen in Gent blijft bestendig verzekerd. Tussen 06.00 uur en 22.00 uur zijn er dagelijks twee tot drie werklieden aanwezig en daarna is er dan de onderstationschef".

Ik moet weer verwijzen naar de krant. In De Standaard en de zusterkrant Het Nieuwsblad van 1 april doet iemand uit Menen zijn beklag over het feit dat hij alleen nog tussen 08.00 uur en 16.00 uur kan worden geholpen in dat station. Men heeft hem vriendelijk maar kordaat laten verstaan dat indien hij met zijn rolstoel gebruik wil maken van dit station, hij tussen die uren moet komen aangezien men hem daarna niet meer kan helpen.

Ik merk dat ik niet de enige ben die van plan was u hierover vragen te stellen. De heer Van Hecke en mevrouw Becq hebben zich hierbij aangesloten. Ik ben dus niet de enige die dat heeft gelezen in de krant.

Ik herinnerde mij uw antwoord van destijds, en vraag u daarom hoe het nu zit. Had u toen gelijk? Indien ja, wat is er dan verkeerd gelopen in Menen? Hebben ze u, zoals ik veronderstelde, wat op de mouw gespeld? Indien ja, wat zult u daaraan doen?

17.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mevrouw de minister, mijn vraag betreft dezelfde problematiek.

Al enkele weken geleden stelden wij in de commissievergadering vragen naar aanleiding van problemen in andere stations.

Recent stond er ook nog een bericht in Vers L'Avenir over de situatie in Namen. Het gebeurt dus wel vaker. Inderdaad, u had indertijd gezegd dat er in Gent-Sint-Pieters geen avondklok ingesteld zou worden. Toch kregen we enkele weken geleden opnieuw berichten, vanuit Menen, dat er zich opnieuw een probleem heeft voorgedaan.

Op de website van de NMBS staat dat er in Menen een mobiele oprijhelling is voorzien en dat er personeel is voorzien van 04.45 uur 's morgens tot 21.00 uur 's avonds voor het onthaal van reizigers met een beperkte mobiliteit. In het weekend, zo wordt vermeld, geldt dat van 05.30 uur tot 13.40 uur. In telefonisch contact met de NMBS sprak men echter niet van een aparte regeling voor het weekend, maar werd gezegd dat de dienst beschikbaar was tot 23.00 uur.

In de praktijk blijkt de dienst beschikbaar te zijn tussen 08.00 uur 's morgens en 16.00 uur. Dat staat toch in contrast met hetgeen u in de commissie gezegd hebt en met de beleidslijnen van de NMBS.

Ook wij vragen ons dus af wat het nu is. Worden de richtlijnen die u in deze commissie uiteenzette, in Menen dan niet nageleefd?

Wat is het precieze probleem, heel concreet?

Tussen welke uren is het effectief mogelijk om in het station van Menen gebruik te maken van de dienst voor mensen met verminderde mobiliteit?

Hoe verklaart u de breuk tussen hetgeen u hier hebt verteld als richtlijn en de praktijk in Menen?

17.03 Sonja Becq (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij de collega's wat deze thematiek betreft. Het is niet de eerste keer dat dit in de commissie aan bod komt. Ik weet dat er naast Gent en de voorbeelden die u aanhaalt, ook vragen zijn geweest rond een MPI dat in Kwatrecht aanwezig was. Ik meen dat daar uiteindelijk in samenspraak wel een oplossing is gevonden. Dat wil ik toch wel even onderstrepen.

Wat betreft deze situatie sluit ik mij aan bij de vragen van de collega's, wel met een bijkomend aspect. Als het klopt wat er gezegd wordt, op welke manier wordt er dan toch nog gezocht naar oplossingen? In hoeverre wordt er een link gemaakt naar de Gemeenschappen of in elk geval naar de Vlaamse Gemeenschap waar men via engagementen rond mobiliteit en mindermobielenwerking meer rekening houdt met wat er in de NMBS-stations kan? Op welke manier gebeurt het overleg of worden er afspraken

gemaakt?

17.04 Minister **Inge Vervotte**: Collega's, ik denk dat u weet dat ik dat een heel belangrijke problematiek vind. Ik kan dat niet overal allemaal zelf gaan controleren, dat is een feit. Wij proberen dus methodes te vinden om ervoor te kunnen zorgen dat de beleidsvisie in de praktijk gehanteerd kan worden. Hoe hebben we dat aangepakt? Ik zal proberen dat heel concreet te verduidelijken naar aanleiding van de onderhandelingen over de beheersovereenkomst. In de vorige beheersovereenkomst zijn er engagementen aangegaan die te maken hebben met enerzijds de 93 stations die infrastructureel toegankelijk moesten zijn en anderzijds de bijstand voor mensen. Hierbij gaat het niet over 93 stations, laat dat duidelijk zijn. Het gaat over 18 stations van de eerste tot de laatste trein, over 36 stations van 06.00 uur tot 22.00 uur 7 dagen op 7, over 21 stations van 07.00 uur tot 21.00 uur alleen tijdens de weekdays en over 28 stations van 06.00 uur tot 14.00 uur of van 08.00 uur tot 16.00 uur, op voorwaarde dat men naar het callcenter belt. Ik kan geen uitspraken doen over individuele incidenten want ik ben uitsluitend afhankelijk van de informatie die mij wordt geleverd. Het is echter vaak zo dat men nalaat het callcenter te bellen en dat er dan problemen ontstaan. Ik blijf dus altijd benadrukken in mijn antwoord dat dit cruciaal is. Men kan een beroep doen op de dienstverlening maar men moet dan wel naar het callcenter bellen.

Door het feit dat ik een en ander opving en dat toch belangrijk vond, heb ik een zinnetje laten opnemen in de nieuwe beheersovereenkomst die wordt afgesloten. Ik zeg dat te allen tijde de huidige dienstverlening er niet op achteruit mag gaan, bij wijze van spreken, en dat het dus gaat om de dienstverlening die er vandaag is en die ook via de website aan de mensen werd meegedeeld. Zo hebben we een zicht op de situatie. Het kan niet zijn dat men erop achteruit gaat. Er worden uiteraard ook onderhandelingen gevoerd om deze situatie nog te verbeteren en in om een serieuze uitbreiding te voorzien inzake bijkomende toegankelijkheid en bijkomende ondersteuning en bijstand in meer stations dan waar dit vandaag het geval is.

Samengevat, ik vind dit heel belangrijk. Mijn beleidsuitgangspunt blijft hetzelfde. De situatie mag er zeker nergens op achteruit gaan, ze moet er integendeel op vooruitgaan. Er komen ambitieuze doelstellingen in de nieuwe beheersovereenkomsten. Omdat men soms op het terrein wijzigingen doet, laten we er ook de zin inzetten dat er niet op een of andere manier aan de dienstverlening zoals ze vandaag gegarandeerd was kan worden geraakt. Dat is eigenlijk mijn stellingname en dat is wat zal worden opgenomen in de beheersovereenkomst.

17.05 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U bevestigt wat u ons de vorige keer hebt verteld. Ik twijfel er uiteraard niet aan dat u dat allemaal niet persoonlijk kunt controleren.

Wat het callcenter betreft, is er toch iets merkwaardigs aan de hand. In de krant staat dat contact werd opgenomen met een vereniging voor gehandicapten, die de zaak heeft onderzocht. De vereniging zegt, ik citeer: "Wij eisen dat de NMBS die maatregel ongedaan maakt. Minder mobiele mensen moeten net als anderen onbepaald kunnen gebruikmaken van het openbaar vervoer". Dan gaat het artikel verder: "In het station in Menen zijn zij op de hoogte van het probleem van de betrokken persoon". Volgens de vereniging voor gehandicapten zei men in dat station: "Wij kunnen daar niets aan doen, hoe graag wij dat ook willen. De besparingsmaatregel werd op hoger niveau genomen". De vereniging zegt verder nog: "Zij sturen ons door naar de chef bureau Beweging in Kortrijk, maar daar weten ze van niets. Daar zeggen ze dat ze de zaak onderzoeken, maar ze kunnen er nog niets over zeggen".

Als ik die vereniging mag geloven, is er nergens sprake van een callcenter. Tussen 08.00 en 16.00 uur kan het station van Menen eronder ressorteren, maar daarna moet men het callcenter inschakelen. Daarom heb ik daarvan gewag gemaakt. Daar rijst dus misschien een probleem van communicatie en informatie met het publiek. Ik vestig uw aandacht daarop, meer niet.

17.06 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U bevestigt uw beleidslijn die u eerder hebt verkondigd. U vindt het belangrijk en u zult daaraan ook aandacht besteden in de nieuwe beheersovereenkomst. U hebt dat er al in geplaatst, dus ik neem aan dat die overeenkomst al ver gevorderd is. U zegt ook dat het moet blijven zoals het nu gegarandeerd is

Met betrekking tot de situatie in Menen, waar een persoon problemen ondervindt, zegt u dat de dienstverlening gegarandeerd moet blijven zoals het is of was. Wil dat zeggen dat de dienstverlening opnieuw zal zijn zoals vroeger en dat het concrete probleem dat werd aangekaart zal zijn verholpen? De reden die in de krant werd genoemd, was een personeelsvermindering in het station van Menen, waardoor

de dienstverlening in de tijd was afgebouwd.

Wat betekent dit dus concreet voor de situatie in Menen? Is de situatie opgeklaard? Is er een oplossing ter plaatse?

17.07 Sonja Becq (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik was er al van overtuigd dat u zich bekommert over dit thema, omdat u daarvan in het verleden al blijkt hebt gegeven.

Ik hoor u zeggen dat u ook in de beheersovereenkomst hebt laten schrijven dat de bestaande situatie niet mag achteruitgaan. Is er in uw beheersovereenkomst of in andere afspraken met de NMBS ruimte, niet alleen voor informatie aan de reizigers, maar ook voor informatie aan of overleg met mindermobielencentrales of degenen die in Vlaanderen instaan voor het vervoer van personen? Wordt er duidelijk genoeg gecommuniceerd omtrent de problemen? Ik neem het voorbeeld van Kwatrecht, waar op een bepaald ogenblik werd gezegd dat de oplossing bij de belbus zou kunnen liggen. Dan moet men ook weten dat als er ergens een moeilijkheid is, men afspraken maakt met andere partners in het mobiliteitsgeven. Staat dat ook in de beheersovereenkomst?

17.08 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik denk dat de informatie een belangrijk element is. Daarom blijf ik er ook telkens weer op hameren.

Ik vrees, met de ambitie die we koesteren om toch tot een serieus netwerk te komen van stations, dat we niet kunnen bieden dat het callcenter er in de toekomst voor iedereen is. Nu zeggen we dat er 24 uur op voorhand gebeld moet worden. In de toekomst zou het kunnen, omdat we zo veel stations willen bedienen, dat we zullen moeten zeggen dat voor bepaalde stations 48 uur op voorhand gebeld moet worden. Het zal er, wat dat betreft, dus nog complexer op worden.

Ik denk echter dat we keuzes moeten maken. We kunnen ambitieus zijn en proberen om een dienstverlening aan te bieden, maar dan moet ook worden erkend dat we dat moeten kunnen organiseren. Als we dat willen organiseren, dan moeten we werken met mobiele teams – dat is concreet waar het over gaat – en er zullen samenwerkingsinitiatieven aangegaan moeten worden. Er wordt nog bekeken of dat dan met taxi's zou zijn of met andere initiatieven.

In de beheersovereenkomst zal ik niet inschrijven dat er zelf contact genomen moet worden. Wel vraag ik aan de NMBS om een plan uit te tekenen. Zij kan zich namelijk niet beperken tot het vervoer via het spoor. Ook moet het engagement opgenomen worden dat mensen vervoerd moeten worden vanuit bepaalde stations waar de trein niet genomen kan worden, naar een station waar de trein wel toegankelijk is. Dat is de ambitie die we zullen opnemen in de volgende beheersovereenkomst.

Aan de NMBS heb ik ook uitklaring gevraagd, om misverstanden te vermijden, over de vraag waaruit de huidige dienstverlening bestaat. In de vorige beheersovereenkomst was er nergens een lijst ad hoc. Er is dus discussie over welke dienstverlening al dan niet gegarandeerd was. Als uitgangspunt heb ik genomen dat de dienstverlening is gegarandeerd zoals ze werd meegedeeld aan de mensen. Dat is de lijst die ik zal hanteren. De dienstverlening die vroeger werd gecommuniceerd naar de mensen, is de dienstverlening die voor mij gegarandeerd moet blijven. Zo niet komen we in eindeloze debatten. Een van de argumenten luidt namelijk dat de dienstverlening gegarandeerd moest zijn zoals ze in de beheersovereenkomst stond. Mogelijk is er echter een praktijk ontstaan die verder ging. Ik kan dat niet weten en ik vind het ook moeilijk om in die discussies arbitrages te maken. Het enige wat ik wel weet, is dat er op een gegeven moment een dienstverlening was voor de mensen. Mijn politiek uitgangspunt is geweest – en nu heb ik ook het engagement gekregen van de NMBS – dat we die dienstverlening niet zullen wijzigen, maar integendeel zelfs nog verbeteren.

Indien men dus weet heeft van feiten waarbij de dienstverlening, ten opzichte van de manier waarop die vroeger werd aangeboden, erop achteruit zou zijn gegaan, dan vraag ik om mij dat te signaleren. Wij zullen dat dan voort opzoeken op basis van eventueel beschikbare informatie en nagaan hoe we dat in de relatie met de NMBS kunnen oplossen. Het engagement is namelijk genomen door de top: in elk geval kan de dienstverlening er niet op achteruitgaan op basis van de dienstverlening zoals ze werd gecommuniceerd naar de mensen op de website.

Het is bijvoorbeeld mogelijk dat er vandaag in een station een zeer sociaal voelende stationschef is die zelf initiatieven heeft genomen om bijstand te verlenen, of omdat de mensen elkaar daar kennen, enzovoort. Als

die stationschef met pensioen gaat of zo, kunnen wij dat engagement dan wel of niet blijven aangaan? De debatten gaan dus over het verschil tussen welke dienstverlening er afgesproken of gegarandeerd was en waar er een soort van goodwill is ontstaan, maar waar de goodwill verdwijnt omdat er bijvoorbeeld iemand op pensioen gaat. Dat debat wensen we nu uit te klaren. De afspraak is wel dat daar waar de dienstverlening gegarandeerd was, ze gegarandeerd moet blijven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

Le **président**: Je rappelle que nous arrêtons à 17.00 heures.

18.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik zal er spoed achter zetten. Deze vraag gaat over een postboderonde, dus dat kan rap gaan.

Mevrouw de minister, postbodes hebben een economische kepie op, maar voor een stuk ook – en dat vind ik wel goed – een sociale kepie.

Daarom vond ik de actie "AUB postbode ", gestart in februari, origineel en goedgeplaatst. Daarbij krijgen minder mobiele mensen de kans om via een affiche de postbode te laten aanbellen om een aantal basiszaken van thuis te kunnen doen. Ik denk dat De Post daarmee op een goede manier haar sociale rol beklemtoont. Daarnaast was ook te horen dat postbodes nu weinig tijd hebben, omdat het aantal uitreizingsrondes afneemt en het aantal bediendes vermindert. Ook op het verdwijnen van de sociale rol van de postbode kwam reactie.

Ik vroeg mij af in welke mate over dat initiatief met postmeesters en postbodes werd gecommuniceerd en overlegd? Het personeel werd afgeslankt, maar een dergelijk initiatief vraagt snel meer tijd. Wordt daarvoor in extra personeel en middelen voorzien? Wanneer wordt een evaluatie van het initiatief gemaakt?

18.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer Doomst, de actie "AUB postbode" werd gelanceerd om de minder mobiele mensen de gelegenheid te geven om ook een aantal elementaire postverrichtingen via de postbode te kunnen doen.

Over de actie werd uitvoerig gecommuniceerd, maar maakt niet het voorwerp uit van overleg met de postmeesters en postbodes, omdat de actie alleen over taken ging die vroeger ook al bestonden in het takenpakket van de postbode. Een aantal verrichtingen die op de ronde gebeuren, evenals het aantal uit te reiken poststukken, worden permanent geteld en regelmatig geëvalueerd. De evaluatie resulteert in dienstaanpassingen en reorganisaties op basis van vastgestelde werkvolumes, die regelmatig gebeuren. Het aandeel van de AUB postbodeverrichtingen in de totale werklust van een postman-uitreiker is niet van die aard om de uitvoerbaarheid ervan in het gedrang te brengen. Indien er een spectaculaire stijging van het aantal verrichtingen wordt vastgesteld, kunnen er dus dienstaanpassingen gebeuren.

Het feit dat er steeds minder postbodes zijn, heeft vooral te maken met de vermindering van de volumes, de verbetering van de werkmethodes en het ter beschikking stellen van performanter materieel.

Een globale evaluatie van het initiatief is gepland voor het einde van het jaar, zodat wij kunnen nagaan welke aanpassingen, indien nodig, dienen te gebeuren.

18.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het concrete antwoord. Ik vind het een heel goede piste. Ik vind dat wij in de toekomst verder de klemtoon op de sociale rol van de postbode moeten blijven leggen, uiteraard binnen de grenzen van het financieel haalbare.

Ik kijk uit naar de evaluatie op het einde van het jaar om te kijken hoe dat in andere projecten verder kan worden uitgewerkt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

19.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik bied vooreerst mijn excuses aan, omdat ik te laat was.

Mevrouw de minister, ik zal mijn vraag zo kort mogelijk houden. Ik zie dat u nog een hele waslijst vragen hebt. Mijn vraag heeft betrekking op overlast en aansprakelijkheid in verband met afgedankte treinwagons en in uitgebreide orde niet langer gebruikte treinstations.

Hoeveel treinwagons en locomotieven werden er in 2006 en 2007 afgedankt?

Wat is de normale procedure voor de afgedankte treinstellen? Worden zij verkocht, ontmanteld, gestockeerd? Wat gebeurt daarmee?

Zijn er termijnen bepaald met de vennootschappen rond de NMBS om de wagons te ontmantelen of onbruikbaar te maken?

Hebt u er enig idee van hoeveel afgedankte, onbewaakte of onbeheerde treinstellen er achterblijven in de verschillende treinstations? Zou u mij – dat mag natuurlijk op papier – een opdeling kunnen geven per gewest?

Mevrouw de minister, de meest fundamentele vraag, hoe zit het met de aansprakelijkheid voor schade en overlast in en rond de onbeheerde en achtergelaten treinstellen en locomotieven? Hebben de NMBS-vennootschappen verzekeringen gesloten voor rechtstreekse en onrechtstreekse schade door afgedankte treinstellen? Zo niet, zou het dan bijvoorbeeld geen goed idee zijn om dat vooralsnog aan te kaarten? Zo niet, kunt u dan misschien uitleggen bij wie burgers moeten aankloppen voor rechtstreekse of onrechtstreekse schade door de afgedankte treinstellen?

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

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

19.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Ik dank de minister voor haar zeer uitgebreid antwoord. Het ging zo snel dat ik maar de helft heb kunnen noteren maar ik veronderstel dat ik de rest wel zal kunnen nalezen. Ik zou natuurlijk sneller kunnen leren schrijven maar ik ben een trage jongen.

Mevrouw de minister, ik zal in elk geval nog een schriftelijke vraag stellen om te weten hoeveel schadevergoedingen er zijn uitbetaald en hoeveel schadedossiers er aanhangig werden gemaakt. Dat kan echter evengoed schriftelijk gebeuren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

20.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Wanneer u werkt aan stations komen er reacties van andere stations. Na Brussel-Zuid en Brussel-Centraal was ook Brussel-Noord – dat stond in de pers – aan renovatie toe. Dat creëert de indruk dat andere stations worden vergeten en dat er een verkommering optreedt, die de toegankelijkheid en de bruikbaarheid in het gedrang brengt.

Een voorbeeld van een dergelijk station dat ons werd aangebracht, is het station van Jette, een halte die toch niet onbelangrijk is voor het openbaar vervoer in en rond Brussel. Men zegt dat het station door de staat ervan niet echt aantrekkelijk is voor de reizigers.

Uiteraard kan alles niet in een dag worden verwezenlijkt. Ik wil u vragen of de toestand u bekend is. Hebt u zicht op het aantal stations waaraan dringende verbeteringswerken moeten worden uitgevoerd? Bestaat een toekomstplanning? Welke middelen maakt u vrij om daaraan de nodige gevolgen te geven?

20.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, de NMBS-groep doet belangrijke investeringen voor het onthaal van reizigers in de grote stations, en natuurlijk ook in de kleinere stations en de onbewaakte stopplaatsen.

De perrons worden verhoogd en verhard. De toegankelijkheid voor mindervaliden wordt verbeterd door middel van liften en hellende vlakken.

Van de 208 stationsgebouwen zijn er momenteel 138 toegankelijk voor minder mobiele personen. In 69 stations zijn aangepaste toiletten, terwijl in 15 stations een aangepast loket is voor minder mobiele reizigers ofwel een afzonderlijk lokaal nabij de gewone loketten.

In het bijzonder voor Jette voorziet de NMBS-groep in een tweede onderdoorgang die toegankelijk zal zijn voor mindervaliden. De perrons zullen eveneens worden verhoogd.

De werken kaderen in een project voor de herwaardering van de stationsomgeving dat wordt uitgevoerd door Beliris, een samenwerkingsverband tussen de federale Staat en het Brussels Gewest, met als bedoeling het internationaal karakter van Brussel als hoofdstad van België en van Europa te versterken.

20.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, het station zit dus in een planning, maar er is nog geen idee wanneer de werken ongeveer zullen worden uitgevoerd?

20.04 Minister Inge Vervotte: Men zegt mij hier 2009-2010. Ik zal dat nagaan.

20.05 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Samengevoegde vragen van

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

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

21 Questions jointes de

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

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

21.01 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, dit is inderdaad een vraag over een incident met een rijdende trein. Het was toch een enigszins merkwaardig incident in die zin dat het toch wel enige bezorgdheid vraagt omdat er toch een groot veiligheidsrisico aan verbonden was

Als ik de getuige mag geloven, is op 23 februari een trein vertrokken vanuit Brugge. Een vrouw met twee jongere kinderen waren in de buurt. Toen iemand een personeelslid aansprak, heeft men een noodsein geactiveerd. Het heeft mij wat verbaasd dat er geen automatische stop was en dat de trein zomaar kon vertrekken, ondanks deze grove nalatigheid of technische fout. In een geautomatiseerd systeem zou het toch niet mogen dat een bepaalde snelheid kan worden bereikt waarin een deur van een van de reizigerswagens openstaat.

Ik heb begrepen dat een en ander te maken zou hebben met een gebrek aan testen van de nieuwe M6-rijtuigen. U weet dat daarmee verschillende problemen zijn, zoals onder andere de koppeling en nu blijkbaar ook openstaande deuren. Ik vind dit laatste een laakbaarder incident dan te moeten wachten op een koppeling die niet meteen lukt.

Mevrouw de minister, ik had graag van u geweten wie binnen de NMBS-groep, -holding of -maatschappij – ik probeer ze allemaal te vernoemen want ik merk dat men de verantwoordelijkheid doorschuift – daarvoor verantwoordelijkheid draagt. Wie is vanuit operationeel standpunt verantwoordelijk? Wie is verantwoordelijk voor de testen? Komt de verantwoordelijkheid van de constructeur in het geding? Kan eventueel een schadevergoeding worden bedongen als er sprake is van een technische fout? Over het incident zelf had ik graag geweten hoelang die trein met een open deur heeft gereden en met welke maximumsnelheid. Hoeveel van dergelijke incidenten werden er op het Belgische net vastgesteld?

Ik denk dat het de moeite waard is te vernemen welke lessen men hieruit trekt. Binnen de NMBS is er een Veiligheidscomité dat steeds diplomatisch met dergelijke delicate informatie omgaat. Het lijkt mij belangrijk dat wordt opgeroepen tot extra controles. Zal dit gebeuren? Klopt het dat er 92 M6'en werden besteld, in plaats van 32? Een verschil van 60 zou mij verbazen. Was het misschien aanvankelijk de bedoeling om zoveel stellen te bestellen? Nu blijkt dat ze niet zo goed zijn, werd het aantal misschien verminderd? Klopt deze informatie die bij het personeel leeft?

21.02 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, geregeld worden er vertragingen veroorzaakt door deuren die niet goed sluiten of locomotieven die in panne vallen. Ik heb van verschillende reizigers vernomen dat lange stilstanden ergernis opwekken. Wat echter bijzonder gevaarlijk is en waaraan toch enige aandacht moet worden besteed, is het feit dat sommige reizigers op een of andere manier uit die trein wegraken. Verschillende getuigen zeggen dat men dan op heel risicovolle wijze de sporen volgt om zo snel mogelijk uit die stilstaande trein en op het perron te geraken.

Ik wou u gewoon vragen of u op de hoogte bent van die situatie. Dit is toch een gevaarlijke situatie die hier toch mag worden aangekaart ook al is ze incidenteel. Op welke manier kan er voor dergelijke incidenten een oplossing worden gevonden?

21.03 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, de deuren van een treinstel worden voor het eerste vertrek in het station van oorsprong door de treinbegeleider beproefd. Bij ieder vertrek uit een station wordt eveneens nagegaan of alle deuren gesloten zijn.

Waar de verantwoordelijkheid ligt, kan nog niet worden bepaald.

De constructeur van de rijtuigen is Bombardier, met voor bepaalde onderdelen, zoals de omvormer, Alston als onderaannemer. Een aantal van bedoelde onderdelen zijn nog onder garantie.

Een aantal feitelijke elementen kon nog niet worden vastgesteld. Ik weet wel dat het incident zich tussen Brussel en Gent-Sint-Pieters voordeed en dus niet in of voorbij Brugge.

Normaliter heeft de trein tegen de refertesnelheid van de lijn gereden, zijnde 160 km per uur.

Het openen van de deuren tijdens een treinrit is een heel uitzonderlijk geval. Alle rijtuigen worden aan een gedetailleerd proefprogramma onderworpen, vooraleer ze in commerciële dienst worden gesteld. De werking van de buitendeuren is een onderdeel van het proefprogramma.

Er werden in totaal 420 rijtuigen M6 besteld, waarvan 60 rijtuigen met een stuurpost van het type BX. Via een MUX-systeem is de besturing van de locomotief mogelijk vanuit een BX-rijtuig, waardoor men niet meer verplicht is de locomotief van treinuiteinde te veranderen om in de andere richting te rijden.

Het overstappen van klanten in volle baan kan enkel het gevolg zijn van een gecontroleerde overstap of van een evacuatie na beslissing van de treinbegeleider. De modaliteiten van dergelijke overstap zijn procedureel heel duidelijk beschreven.

Ingeval een treinbegeleider beslist om tot een overstap in volle baan over te gaan, heeft hij in principe steeds de toestemming van de verkeersleiding, namelijk Traffic Control, nodig. Traffic Control is belast met de beveiliging van een defecte trein en het verbieden van alle treinverkeer naar de plaats waar de klanten eventueel het spoor moeten oversteken.

In dringende gevallen, zoals bijvoorbeeld een brand in een trein, en wanneer het niet mogelijk is de toelating van Traffic Control te krijgen, mag de boordchef toch tot een overstap of evacuatie overgaan. De klanten zullen in dat geval worden geëvacueerd langs de deuren die niet op het tussenspoor uitgeven.

De boordchef is belast met de veiligheid van de reizigers op de trein. Hij zal eveneens de trein controleren na de evacuatie, om er zich van te verzekeren dat er geen klanten op de trein zijn achtergebleven.

Het kan natuurlijk nooit worden uitgesloten dat klanten op eigen houtje de trein verlaten door de noodopening van de deur te bewerken. Het is duidelijk dat zulks een inbreuk op de veiligheid is en dat daardoor niet alleen de eigen veiligheid maar ook de veiligheid van anderen in gevaar wordt gebracht. De betrokken klanten zijn in dergelijk geval dan ook aansprakelijk.

21.04 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is toch niet niks wanneer aan de refertesnelheid van bijna 160 kilometer per uur een deur zou blijven openstaan. Er zouden bepaalde inbreuken zijn tegen de veiligheid. Hier ging het blijkbaar om een falen van de machine, van de trein.

Bovendien bestaat er heel wat bezorgdheid over die M6-rijtuigen die met een locomotief 27 MUX werken. Het treinbegeleidingspersoneel van Brugge heeft trouwens onlangs nog zijn ongenoegen geuit over problemen die zich systematisch voordoen bij dit soort samenstellingen.

Mevrouw de minister, het gaat niet over geringe zaken. Het gaat over technische problemen, met alle vertragingen van dien; het ontbreken van interfonie, als het gaat over veiligheid; onvoorziene noodremmingen, tegen de wil van de bestuurder of controleurs; het uitvallen van de M6-rijtuigen. Daaruit vloeien een aantal ernstige problemen voort zoals agressie, het niet-vertonen van een vervoersbewijs enzovoort.

Dit werd reeds kenbaar gemaakt aan de manager treinbegeleiding Noordwest en aan verschillende centrale directies. Het antwoord van de NMBS-directie is dan dat ze nog verder zullen testen en dat ze technisch goedgekeurd zijn. Ik vind dat men bepaalde bezorgdheden die legitiem worden geuit door de mensen die ermee moeten werken niet altijd even ernstig worden behandeld of opgevolgd. Ik pleit dus voor een dialoog met het personeel van de betrokken stopplaatsen en stations. Dat zou de zaken ten goede kunnen doen keren voor reizigers en voor personeel.

21.05 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het antwoord was klaar en duidelijk. Zonder betuttelend te willen overkomen, zou het misschien niet slecht zijn dat dit nog even in de instructies, binnen de kanalen als regelmatig gemeld incident wordt vermeld.

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

22 **Samengevoegde vragen van**

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

22 **Questions jointes de**

- M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'implantation

d'un nouveau bureau de poste à Ostende" (n° 4181)

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

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

22.01 **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijn eerste vraag is heel kort. In Oostende zou er een nieuw postkantoor komen in de industriekern Plassendale. Er is daarover wat bezorgdheid.

Waarom is er voor deze locatie buiten het stadscentrum gekozen? Waar precies zou het kantoor worden ingeplant? Zal dit de verdwijning van het kantoor in het centrum, nabij de hoofdhalt van De Lijn, betekenen? Vooral de laatste vraag is heel belangrijk voor de Oostendenaars.

Mijn tweede vraag met betrekking tot De Post is algemener van aard. Er is grote bezorgdheid. U weet dat De Post in volle reorganisatie is. Wij bekijken die zaken met alle begrip, maar voor bepaalde personeelsleden, in bepaalde provincies – bijvoorbeeld voor het West-Vlaamse postpersoneel – brengt het praktische moeilijkheden met zich mee. U kent de problematiek van de arbeidsmobiliteit. Het is immers niet evident om plots veel verder van huis te gaan werken, of als plots een andere afdeling wordt voorgesteld. Dat is niet altijd evident. Er is in het westen van het land al heel wat verdwenen. Ik denk aan verdwenen restaurants, poetsafdelingen enzovoort. Heel wat mensen wordt gevraagd om in Wondelgem te gaan werken in de sortering of, wat de bedienden betreft – zeker bij Taxipost – in het callcenter van Gent.

Men spreekt van elf resterende postplatformen. Zij kunnen misschien enig soelaas bieden voor de postbedienden. Vandaar mijn concrete vragen.

Welke zijn de perspectieven voor het postpersoneel in West-Vlaanderen op werkverankering in eigen streek?

Zullen er in de reorganisatie elf platforms behouden blijven? Zo ja, waar? Met hoeveel arbeidsplaatsen gaat dat dan gepaard?

Hoeveel mensen gedomicilieerd in die streek, werken reeds in Oost-Vlaanderen of elders?

Waar komen de elf postplatformen in West-Vlaanderen? Kunnen daar ook mensen van Taxipost terecht, nu er van een steeds verdere integratie sprake is? Hoeveel van de ongeveer duizend West-Vlaamse postmensen, die onder druk staan om te verhuizen, zullen nog in de eigen streek aan de bak kunnen komen? Hoeveel zullen er, met andere woorden, een plaats vinden binnen de postorganisatie in een straal van minder dan 20 kilometer van hun woonplaats?

22.02 **David Lavaux** (cdH): Madame la ministre, La Poste vient de rendre disponible sur son site internet son rapport annuel 2007. La politique affichée par la direction est une politique de réduction des coûts. Johnny Thijs déclare notamment en parlant de La Poste que son avenir dépendra de sa capacité à poursuivre la réduction des dépenses.

Pourtant, il s'avère que certaines dépenses augmentent fortement entre les exercices 2006 et 2007. C'est le cas des frais d'intérim et de consultance qui sont passés de 75 millions d'euros à 84 millions d'euros, soit une augmentation de 12% sur une année.

La Poste justifie ces augmentations par le fait que les dépenses occasionnées par le recours aux intérimaires ont augmenté de 10,5 millions d'euros par rapport à l'année dernière. Des intérimaires sont engagés afin de répondre aux besoins de main-d'œuvre à court terme, ainsi que pour combler un manque de personnel à court ou moyen terme en cas de projets importants. Ce recours à des intérimaires en 2007 a été influencé par la hausse du taux d'absentéisme. Or, le même rapport fait apparaître que le taux d'absentéisme est passé de 8,6 à 8,5%. Il semble donc y avoir une contradiction entre la justification du recours aux intérimaires et les chiffres de l'absentéisme. Pourriez-vous me donner des informations sur ce point?

Par ailleurs, il semble que l'utilisation des travailleurs intérimaires soit très fréquente dans les centres de tri et pour la distribution du courrier. Certains de ces intérimaires y travaillent depuis des mois, aux dires des

organisations syndicales.

Madame la ministre, pourriez-vous me transmettre les chiffres du nombre d'intérimaires en fonction à La Poste en 2006 et 2007, la durée moyenne de leur mission ainsi que la raison de leur engagement (surcroît de travail, remplacement, tâches spécifiques nécessitant une expertise particulière)?

De plus, quelles mesures comptez-vous prendre pour mettre fin à l'augmentation de l'engagement de personnel contractuel?

La loi du 21 mars 1991 portant réforme des entreprises publiques prévoit que La Poste peut engager du personnel contractuel dans des conditions précises reprises à l'article 29, à savoir:

- 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;
- exécuter des tâches nécessitant une connaissance ou une expérience de haute qualification;
- remplacer des membres du personnel statutaire ou contractuel pendant des périodes d'absence temporaire partielle ou totale;
- accomplir des tâches auxiliaires ou spécifiques.

Il semble que ces dispositions légales ne soient pas respectées au mieux par l'entreprise publique puisqu'on y dénombre environ 10.500 contractuels à durée indéterminée ainsi que 2.000 contractuels à durée déterminée.

22.03 **Minister Inge Vervotte:** Mijnheer de voorzitter, in het strategisch plan van De Post is er inderdaad in een strategische evolutie van het distributienetwerk voorzien. Dit plan is essentieel om de toekomst van De Post voor te bereiden. We hebben het daar ook al over gehad: er staan nog veranderingen op til, waarbij de veranderingen in het distributienetwerk behoren.

Met de nieuwe sorteercentra gebeurt de sortering niet langer in plaatselijke distributieplatformen. Dit zal onder meer leiden tot een kostenbesparing op het vlak van vervoer alsook op het vlak van gebouwen. Het distributienetwerk zal evolueren van een vijfhonderdtal distributiekantoren naar een structuur van honderdvijftig platformen en duizend vijfhonderd depots. Vanuit de platformen zullen rondes vertrekken die voorbereidingen eisen zoals pakketten of aangetekende zendingen. Vanuit de depots zullen korte uitreizingsrondes starten met producten zonder voorbereiding die per uitreiker gesorteerd zijn. Het is belangrijk om te zeggen dat dit een meerjarig project is, waarvan de details nog niet vastliggen; daarover zijn dus nog geen gegevens bekend.

In verband met de inplanting van een nieuw postkantoor in Oostende kan ik u meedelen dat dit ook in deze context moet worden gezien. Het gaat hier dus niet om het verhuizen van het postkantoor voor de klanten, maar wel om een distributiekantoor Oostende-mail. Er is hieromtrent nog geen enkele beslissing genomen.

In antwoord op de vraag in verband met de werkspreiding van De Post West-Vlaanderen kan ik u meedelen dat in de reorganisatie die momenteel plaatsgevonden heeft binnen De Post, de sorteringsactiviteiten en de callcenters in vijf locaties in België werden geconcentreerd. Voor de regio's Oost- en West-Vlaanderen is dat voornamelijk in Gent-Wondelgem voor de sortering. De betrekkingen die in de toekomst in West-Vlaanderen beschikbaar blijven, situeren zich voornamelijk in het distributienetwerk-mail – postbodes en bedienden – en in het commerciële retailnetwerk voor bedienden. Het personeel van Taxipost kan ook terecht in deze twee sectoren.

Zoals reeds vermeld, is er voor het project van de mailplatformen en depots nog geen gedetailleerd plan of precieze planning beschikbaar. De duizend vijfhonderd depots zullen wel voor een grotere geografische spreiding van de vertrekplaatsen en van de uitreizingsrondes zorgen, die zich dus ook dicht bij de woonplaats van de werknemers zullen bevinden. Wat betreft de details betreffende de tewerkstellingsplaatsen van het West-Vlaamse postpersoneel, nog dit. Van de 3.751 personen die in West-Vlaanderen wonen, werken er 2.935 in de eigen regio, 390 in Oost-Vlaanderen en 426 elders.

En ce qui concerne la question de M. Lavaux au sujet du personnel intérimaire et contractuel de La Poste, je voudrais apporter les précisions suivantes. L'augmentation, au cours de l'année 2007, des frais d'intérim dans le rapport annuel de La Poste s'explique partiellement par une hausse du taux d'absentéisme au cours du premier semestre même si, globalement, sur l'ensemble de l'année, celui-ci a diminué à 8,5%. Un certain nombre d'actions complémentaires avaient été prises par la direction de l'entreprise au cours de l'été 2007

afin de réduire ce taux d'absentéisme. Ces actions ont eu un effet positif au cours du second semestre de l'année. Il convient en effet de tenir compte de la situation particulière de chaque bureau de distribution pour bien comprendre l'évolution de la charge de travail au quotidien, des besoins en personnel, du personnel effectivement disponible en fonction de l'absentéisme à court terme et à long terme, des congés et des formations ainsi que l'impact à court terme des projets d'amélioration.

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

Les raisons principales de leur engagement sont les suivantes.

Premièrement, l'impact à court terme des projets d'amélioration.

Les départs naturels du personnel (pensions, départs anticipés) ne se déroulent pas toujours en parfaite synchronisation avec les réorganisations et leur impact sur les besoins en personnel. Il en va de même pour la reconversion interne. Dès lors, les besoins en personnel temporaire existent aussi bien en centres de tri qu'en distribution et sont comblés par un recours à du personnel intérimaire.

Un exemple concret est celui des emplois réservés dans les centres de tri pour le personnel en reconversion suite au tri par tournée. Ces emplois sont actuellement occupés par des intérimaires en attendant l'arrivée du personnel venant du tri de nuit, arrivée prévu dans les mois à venir.

Deuxièmement, l'augmentation saisonnière de l'activité nécessite également le recours à du personnel temporaire.

Troisièmement, cette méthode est aussi utilisée pour le remplacement du personnel absent pour cause de congé de rôle, pour cause de maladie ou pour cause de formation.

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

22.04 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, wij zouden natuurlijk lang kunnen spreken over de reorganisatie, maar ik wil mij beperken tot een grote bezorgdheid.

U zegt dat de uitreikingsrondes van de depots zullen starten en dat dit ook tewerkstelling in eigen streek biedt. Dat hangt natuurlijk heel nauw samen met de visie die men dan ontwikkelt over de invulling van de arbeid en het metier van postman. Gaat het over halftijdse of voltijdse modellen? De organisatie zal in de toekomst namelijk met een zekere split geconfronteerd worden. Er is wel beloofd dat er geen naakte ontslagen zullen volgen, maar ik wil de kwaliteit van de tewerkstelling vanuit het Parlement blijven bewaken. Als het huidige postpersoneel het werk vanuit een depot start, dan mag dat niet uitsluiten dat het een voltijds uurrooster heeft. Dat wou ik nog even meegeven, wat Oostende betreft.

Ik wil het echter ook in een ruimere problematiek plaatsen. De schrik zit erin dat men bepaalde infrastructuur aan het ontwikkelen is die specifiek gemaakt is voor retail. Met de reorganisatie van De Post in het achterhoofd, met name een per fusiegemeente, bestaat de vrees dat de gewone mensen in het stadscentrum niet meer adequaat bediend zouden worden voor het volledige postgamma. U zegt dat daar voorlopig niets van aan is. Ik hoop dat die situatie bestendig wordt.

22.05 David Lavaux (cdH): Je remercie la ministre pour sa réponse, notamment ce qui concerne le travail intérimaire. Au sujet du personnel contractuel, que ce soit à La Poste ou dans d'autres entreprises publiques, l'évolution actuelle, qui a tendance à s'accroître, amène à une grosse distorsion par rapport à la loi de 1991. Plus que jamais, cette loi doit être revue grâce au travail entamé par cette commission, pour lequel nous avons engrangé de nombreuses auditions et où nous avons tenu compte de ce qui s'était dit lors de la commission Sabena notamment. Nous sommes prêts à travailler à la révision de cette loi avec vous, madame la ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

*La réunion publique de commission est levée à 17.13 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.13 uur.*