

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

du

LUNDI 13 NOVEMBRE 2006

Après-midi

---

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 13 NOVEMBER 2006

Namiddag

---

La séance est ouverte à 14.26 heures et présidée par M. Olivier Chastel.

De vergadering wordt geopend om 14.26 uur en voorgezeten door de heer Olivier Chastel.

**01** **Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheid op de perrons ten opzichte van voorbijrijdende treinen" (nr. 12390)**

**01** **Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la sécurité sur les quais lors du passage des trains" (n° 12390)**

**01.01** **Patrick De Groote** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, onlangs viel mijn oog op een advies van het Raadgevend Comité van de Gebruikers van de NMBS-groep met betrekking tot de veiligheid op de perrons van de stations ten opzichte van voorbijrijdende en binnenrijdende treinen.

De bezoeken die het Comité regelmatig brengt aan kleinere stations, toonden aan dat op heel wat perrons de gele of witte veiligheidslijn volledig ontbreekt, ondanks het daadwerkelijk risico, vooral aan de binnenkant van een bocht. Daarnaast worden de aankondigingen die men vaak hoort, dat men op voldoende afstand van de perronboord moet blijven, alleen gedaan bij voorbijrijdende treinen, terwijl het risico mijns inziens nagenoeg even groot is bij de binnenrijdende treinen, zeker tijdens de piekuren.

Vandaar mijn vragen. Het is waarschijnlijk wel bekend dat vele stations geen veiligheidsstrepen op hun perrons hebben aangebracht. Hebt u een inventaris over welke stations het eigenlijk gaat? Denkt u er ook aan om een actieprogramma op punt te zetten om in elk station op elk perron een goed zichtbare veiligheidslijn aan te brengen?

Ten slotte, is de communicatie over de veiligheidslijnen en het voldoende afstand houden eigenlijk wel afdoende? Ik dank u voor uw antwoord.

**01.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De vraag van de heer De Groote is gedateerd op 21 augustus. Ondertussen heeft de NMBS al een antwoord geformuleerd, waaraan ik zou willen refereren. Ik heb er niets aan toe te voegen.

**01.03** **Patrick De Groote** (N-VA): Hoe luidt het antwoord?

**01.04** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Het advies 0616 van het raadgevend comité is ondertussen beantwoord door de NMBS. Ik zal het even voorlezen. Daarin staan onder meer volgende elementen van antwoord.

Actueel zijn de meeste perrons al dan niet gedeeltelijk bevoerd met dolomiet. Het aanbrengen van een duurzame veiligheidsmarkering op dat type bevoering is niet evident. Bij de aanleg of vernieuwing van perrons worden sinds enkele jaren dan ook steeds veiligheidslijnen in noppentegels aangebracht. Die noppentegels hebben het grote voordeel dat zij door iedereen opgemerkt worden. Zeker voor blinden en slechthorenden geeft dat een belangrijke meerwaarde qua veiligheid. Een aantal stations, waaronder

Antwerpen Centraal, Namen en Wetteren, is reeds met die tactiele veiligheidslijnen uitgerust.

Alle stations en stopplaatsen van het spoorwegnet zijn sinds februari 2006 uitgerust met een geluidsinstallatie. Hierdoor verbetert niet alleen de informatie over het treinverkeer, maar doordat er meer aankondigingen gebeuren, wordt ook onrechtstreeks de veiligheid verhoogd. Er wordt immers meer aandacht op de naderende treinen gevestigd.

Het aanbrengen van pictogrammen wordt niet overwogen. Het perronboord is net als een stoeprand aan een weg bij naderend verkeer bekend als niet veilig. De impact van een nieuw pictogram tussen de soms vele andere pictogrammen op het cliënteel is dan ook verwaarloosbaar. Dat is het antwoord dat de NMBS heeft gegeven.

**01.05 Patrick De Groote (N-VA):** Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de staatssecretaris.

Ik vind dat veiligheid ter zake een prioritair punt is. In Italië bijvoorbeeld ziet men dat in elk station en op elk perron een hele veiligheidslijn is aangebracht, zelfs in de meest kleine, afgelegen stationnetjes.

Overal hangen er ook tweetalige panelen, affiches of zelfklevers met de boodschap dat het verboden is die lijn te overschrijden. Hier vindt men dat blijkbaar minder belangrijk. U zegt dat in de meeste stations de boodschap systematisch wordt omgeroepen, maar dit betreft meestal doorrijdende treinen en geen binnenrijdende treinen. Uw antwoord voldoet niet volledig. Ik meen dat het qua veiligheid in ons land nog heel wat beter kan.

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

**02 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le fonctionnement du Comité de Jeu responsable de la Loterie Nationale" (n° 12521)**

**02 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de werking van het Comité voor Verantwoorde Spelen van de Nationale Loterij" (nr. 12521)**

**02.01 Olivier Chastel (MR):** Monsieur le ministre, ma première question porte sur le fonctionnement du Comité de Jeu responsable de la Loterie Nationale. Il y a quelques mois, vous nous annonciez sa création. L'association de protection des consommateurs, le CRIOC, a récemment effectué une enquête dont il ressort que la plupart des points de vente de la Loterie Nationale vendent des jeux de hasard aux mineurs d'âge. Cet organisme a fait savoir publiquement son souhait de rencontrer des représentants de la Loterie Nationale dans le cadre de la protection des mineurs.

Pourriez-vous nous faire connaître les dates des réunions de ce comité, les noms des personnes y participant ainsi que les thèmes abordés? Tous les membres désignés à l'origine sont-ils encore en fonction? Quel est le calendrier de travail de ce comité? A-t-il abordé des points tels que les jeux et actions promotionnelles, proposés notamment dans les festivals d'été fréquentés par des jeunes de moins de 18 ans, le projet de jeux sur internet, la campagne de promotion des produits et le budget de promotion et de toute autre forme de soutien promotionnel, l'impact de la publicité sur les mineurs et le recrutement de nouveaux joueurs, la vente aux mineurs, les conditions établies pour le personnel de la Loterie Nationale quant à l'accès aux jeux de leur entreprise?

Les standards techniques pour s'assurer de la régularité des jeux n'ont pas été fixés à l'agenda: quand seront-ils abordés? Enfin, quelle suite la Loterie Nationale envisage-t-elle de donner aux avis et recommandations formulés par le Comité de Jeu responsable?

**02.02 Bruno Tuybens,** secrétaire d'État: Monsieur Chastel, le Comité de Jeu responsable s'est réuni trois fois jusqu'à présent: le 6 juin, le 24 août et le 10 octobre. Plusieurs thèmes ont été abordés: le cadre général du jeu responsable, les études de la Fondation Rodin, l'évolution du jeu responsable au plan international, le secteur des jeux d'argent en Belgique, l'état des lieux: protocole et

règlement d'ordre intérieur et, surtout, le projet de paris sportifs européens, qui est le dossier clef de ce comité.

Comme je l'ai déjà expliqué en commission le 5 mai, ce comité a notamment pour tâche d'évaluer de nouveaux produits et types de jeux en fonction de leur capacité à élargir le marché ou à dissuader un public cible précis de s'adonner aux jeux engendrant une dépendance. C'est ainsi que ce comité s'exprimera sur tout nouveau type de loterie que souhaiterait lancer la Loterie Nationale.

Dans une deuxième phase, il rendra également des avis sur la politique suivie par la Loterie Nationale concernant le marketing et les ventes, le soutien apporté aux initiatives menées contre la dépendance au jeu, ainsi que le soutien apporté à la recherche scientifique.

En ce moment, le Comité de Jeu responsable prépare son premier avis relatif au projet de paris sportifs européens. Bien que cet avis ne soit pas contraignant, j'attends du conseil d'administration qu'il en tienne compte. Ce sera un premier test.

Étant donné que les jeux de la Loterie Nationale sont des jeux de hasard, il n'existe pas de conditions différentes de celles applicables aux autres citoyens majeurs pour le personnel de la Loterie Nationale. Les standards techniques de la Loterie Nationale sont certifiés par la World Lottery Association et font l'objet d'un audit annuel.

**02.03 Olivier Chastel (MR):** Je me réjouis, d'une part, que trois réunions ayant traité de sujets relativement variés aient déjà eu lieu et, d'autre part, du fait que vous vous engagiez à ce que le conseil d'administration de la Loterie Nationale prenne en considération les avis du comité. Cela tranchera par rapport à la SNCB et à son Comité consultatif des usagers!

J'évoquais dans ma question l'enquête effectuée par le CRIOC sur la vente de jeux de hasard de la Loterie Nationale aux mineurs d'âge. Le CRIOC demande à être entendu par les responsables de la Loterie Nationale ou par le Comité de Jeu responsable et pose un certain nombre de questions relativement précises quant aux actions promotionnelles à destination des jeunes. Je n'ai pas entendu beaucoup d'éléments dans votre réponse liés à cet aspect en particulier.

**02.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État:** Le comité ne s'est pas encore exprimé à ce sujet lors des trois réunions dont je vous ai parlé. Par contre, ce rapport du CRIOC est connu de la direction et du conseil d'administration de la Loterie Nationale. Je ne pense pas que les membres du CRIOC et la Loterie Nationale se soient rencontrés à ce propos. Je vais me renseigner. Le thème des mineurs est très important pour nous; je vous garantis que nous allons le suivre avec attention.

**02.05 Olivier Chastel (MR):** Peut-on compter sur vous pour nous transmettre le courrier que vous allez adresser à la Loterie Nationale pour leur demander d'analyser l'étude du CRIOC?

**02.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État:** Oui.

**02.07 Olivier Chastel (MR):** Je vous remercie.

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

**03 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de tewerkstelling van contractuelen bij Belgacom" (nr. 12511)**

**03 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'emploi de contractuels chez Belgacom" (n° 12511)**

**03.01 Roel Deseyn (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, collega's, het is interessant de visie te kennen van de

staatssecretaris inzake de manier waarop personeelsleden gerekruteerd worden bij de overheidsbedrijven, wat zij nog kunnen verwachten van die overheidsbedrijven en met welk type contract zij aangeworven worden – met alle gevolgen van dien. U begrijpt dat het in essentie gaat om de discussie over aanwerving via contracten van bepaalde duur of via statutaire benoemingen.

Ik heb de indruk dat men bij Belgacom steeds meer afwijkt van de statutaire benoemingen. Nochtans, ingevolge artikel 29 van de wet op de overheidsbedrijven moet men daarvoor een goede reden hebben.

Mijnheer de staatssecretaris, in het verleden heb ik u al gewezen op enkele praktijken die zich voordoen bij De Post, waar men systematisch werkt met contracten van bepaalde duur. (*Problemen met de micro*).

Kunt u toelichten op welke basis Belgacom mensen tewerkstelt met contracten van onbepaalde duur? Wat is daarvoor de motivatie, die conform artikel 29 van de wet op de overheidsbedrijven gegeven moet worden? Is er misschien sprake van een overtreding op artikel 29 en met welke sancties gaat dat dan gepaard? Het zou ook goed zijn de evolutie te kennen van het aantal statutairen en contractuelen en te weten waarom Belgacom weinig statutairen aanneemt. Zit daar een strategie of een visie achter, die al of niet door u gesteund wordt?

Ten slotte, klopt het dat het aantal contractuelen bij Belgacom ongeveer 35% bedraagt, bij De Post 28% en bij de NMBS slechts 3%? Misschien is het ook interessant enige duiding te krijgen waarom die drie overheidsbedrijven onder uw voogdij blijikbaar op het vlak van het personeelsbeleid, de human resources, een totaal andere koers varen?

*Voorzitter: David Lavaux.*

*Président: David Lavaux.*

Le **président**: Monsieur Deseyn, voulez-vous bien changer de place? Apparemment, là on n'a plus de micro et on ne sait pas traduire. Tout le bloc aura le même problème, donc M. Van den Bergh aussi.

**03.02 Roel Deseyn (CD&V):** Goed, alles schuift toch naar links tegenwoordig.

**03.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Dat is in een bepaald opzicht niet verkeerd, hoor.

Mijnheer de voorzitter, ik antwoord heel kort. In het verleden werd een gentleman's agreement door de directie van Belgacom en de vakorganisaties ondertekend. Dat gentleman's agreement is eigenlijk de beste toepassing gelet op de concurrentiële omgeving van de specifieke sector van de telecommunicatie. Ik denk dat het niet aan de voogdijminister is om dat aspect van de sociale vrede te doorbreken.

Het aantal contractuelen bedraagt inderdaad 35%. Dat verschil wordt verklaard door het al dan niet concurrentieel karakter van de sector. U weet dat Belgacom en De Post zich op een concurrentiële markt bevinden. Voor de NMBS geldt dat vandaag niet. Vandaar de verschillen.

Ik zal u de cijfers geven. De voorbije drie jaar werden in 2004 438 contractuelen aangeworven, in 2005 565 en in 2006 249 tot vandaag en geen statutairen in die drie jaar.

Nogmaals, het past duidelijk in een gentleman's agreement dat tussen de directie en de belangrijkste stakeholder, namelijk de personeelsafvaardiging, is ondertekend.

**03.04 Roel Deseyn (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor de elementen van antwoord.

Ik heb alle begrip voor een zekere mate van flexibiliteit, die zich opdringt in gewijzigde verhoudingen, andere arbeidsomstandigheden en nieuwe markten. Dat moet echter gepaard gaan met het zich conformeren aan de wetgeving. Misschien moet de regering toch dringend met een ontwerp komen om een en ander een wettelijke basis te geven. Zo niet vrees ik juridische steekspelen en klachten van mensen die vinden dat de wet niet correct is uitgevoerd. Men wijzigt misschien beter de wet, zodat de wet de feiten niet achterna hoeft te hollen en ze geen valse beloften inhoudt afhankelijk van het soort contract dat de mensen krijgen.

Uw antwoord verbaast mij ook enigszins wanneer u zegt dat de situatie bij de NMBS totaal anders is, omdat die niet in een concurrentiële positie is. Dat gaat op voor het reizigersvervoer, maar van B-Cargo kan men

toch niet zeggen dat er geen concurrentiële markt is. Wanneer men weet hoeveel inspanningen de NMBS moet leveren om DLC, de Deutsche Bahn, de Nederlandse Spoorwegen te counteren of concurrentieel te behandelen, denk ik niet dat dat de oorzaak kan zijn om het lage percentage te garanderen.

Het gaat uiteraard om verschillende markten, maar ik denk dat de overheid best met een duidelijke visie komt die wettelijk wordt vertaald, zodat het personeel ter zake ook enige zekerheid krijgt.

**03.05** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, u spreekt over een incident. Ik zie vandaag geen incident, behalve hetgeen in Trends verschenen is. Ik zie dat er vandaag op het terrein geen incidenten zijn. Dat was het eerste dat ik wilde zeggen.

Ten tweede, u vraagt mij om de wet te veranderen. Sorry, maar ik ben de wetgever niet. In een parlementaire democratie zijn het anderen die de wetgeverfunctie uitoefenen.

Bovendien is het zo dat vragen rijzen over het feit of het geen inbreuk zou zijn op de sociale vrede, die er vandaag wel is, wanneer wij hierover parlementaire debatten en dergelijke gaan voeren.

Ik zie niet waar u, als parlementair, naartoe wilt op dat vlak. U moet daarover toch eens goed nadenken.

**03.06** **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, een aantal mensen signaleert het ons. Men is steeds meer het statuut van de mensen bij Belgacom met een ambtenarenstatuut aan het uithollen. Voor ons is dat een verworven recht. Wij houden daaraan vast.

Ik heb er geen probleem mee als men zegt dat men op basis van artikel 29 die specifieke omstandigheden moet definiëren. Ik stel echter vast dat noch door de regering, noch door de voogdijminister daarbij enige uitleg wordt gegeven. Dan komt het aan de uitvoerders toe om met een ontwerp tot wijziging van de wet hun politiek, uitvoering en interpretatie kracht bij te zetten, zodat zij kunnen komen met een ontwerp dat de zaken bijstuurt in de richting zoals het reeds gebeurt door de regering op het terrein. Dat lijkt mij de evidentie zelve.

Ik zeg niet dat er daar grote problemen zijn op het vlak van verloning. Er zijn echter wel enkele anomalieën die niet gedekt worden door een wettelijke basis. Ik wilde even signaleren dat er mensen bezorgd zijn over een zekere uitholling van hun statuut in de toekomst. Daarom heb ik deze interventie gedaan.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**04** **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de mogelijkheden voor een voorstedelijke treindienst ten noorden van Antwerpen"** (nr. 12524)

**04** **Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les possibilités de desserte ferroviaire suburbaine au nord d'Anvers"** (n° 12524)

**04.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, deze vraag is een vervolg op eerdere vragen in verband met de bediening van de regio ten noorden van Antwerpen. De opening van de noord-zuidverbinding onder Antwerpen nadert stilaan zijn einddatum van halverwege 2007. Ik denk dat ondertussen de planning voor de bedieningen en de gevolgen voor de spoorverbindingen ook wel duidelijk zouden moeten zijn.

Een eerste bediening is het station Noorderkempen ter hoogte van Brecht. Ik vernam tijdens de zomer – mijn vraag dateert van enige tijd geleden – dat er dagelijks zestien treinen ingelegd zouden worden tot het station Noorderkempen, mogelijk naast acht treinen Brussel-Den Haag.

Ik wil daarover van u graag meer officiële informatie. Kunt u die informatie bevestigen? Zal ook de trein Brussel-Den Haag in Brecht stoppen, zoals ergens werd vermeld, om reizigers op te pikken in Brecht? Blijft het station te Brecht een opstapplaats of, zoals minister Van Mechelen aan Vlaamse zijde beweert, zal dat effectief een volwaardig station worden met de nodige voorzieningen, zoals een wachtzaal, een loket, toiletten en dergelijke meer?

Naast het station Noorderkempen is er de bediening van lijn 12. Als de Thalystrein en de Benelux-trein zullen verdwijnen van lijn 12, ontstaat daar extra ruimte om de bediening van de lokale stations op een hoger niveau te brengen. Bestaat effectief de mogelijkheid om die lijn als een volwaardige voorstadslijn uit te baten?

Nochtans zijn er ons een aantal structurele problemen ter ore gekomen, met name ter hoogte van de kruising van de hst-lijn, waar de tunnel van de noord-zuidverbinding bovenkomt ter hoogte van Antwerpen Luchtbal, en lijn 12. De huidige spooraanleg zou met zich meebrengen dat elke trein die daar stopt vanuit of naar de tunnel drie rijpaden in beslag zou moeten nemen op de hst-lijn, en als hij moet versporen naar een ander perron zelfs vier of vijf rijpaden, omwille van het kruisen met het tegenspoor. De voorstadstreinen van lijn 12 die stoppen in Antwerpen Luchtbal, riskeren om die reden over het ringspoor gestuurd te worden in plaats van de noord-zuidverbinding te gebruiken.

De enige mogelijke oplossing daarvoor zou zijn opnieuw zwaar te investeren in de infrastructuur aldaar, namelijk met een bijkomend perron en een spoor aan de westzijde van de huidige hsl, zodat het tegensnelspoor niet gekruist zou hoeven worden, een verbinding van dat perronspoor met lijn 12, ongeveer een kilometer verder, en een wisselcomplex ten zuiden van het station, gedeeltelijk op de nieuwe brug over het Albertkanaal.

Het is een beetje frappant om dat te moeten vaststellen nadat er dergelijke investeringen zijn gebeurd. Om die reden zet ik er dan ook een aantal vraagtekens bij.

Mijnheer de staatssecretaris, kloppen die berichten? Zijn er inderdaad infrastructureel een aantal belemmeringen aangaande het optimaal gebruik van die sporen?

Komt de voorstadsdienst Essen-Antwerpen daarmee in de verdrukking, ofwel in aantal treinen, ofwel inzake het gedwongen gebruik van het ringspoor in plaats van de noord-zuidverbinding?

Hoe denkt de NMBS daaraan te verhelpen?

Wellicht zullen er op lijn 12 treinen moeten rijden die wel nog gebruik zullen maken van het ringspoor. Heel wat forenzen en pendelaars willen in Antwerpen-Oost afstappen.

Bepaalde treinen zullen wel over het ringspoor willen rijden. Men mag echter toch niet de verwachtingen onderschatten die in onze regio ontstaan zijn. Mensen kijken hoopvol uit naar de ingebruikname van de tunnel onder Antwerpen waarmee ze hopen hun reistijd met tien minuten in te korten.

Ik heb ten slotte nog een derde vraag. Is het de bedoeling om reeds bij de ingebruikname van de tunnel - midden 2007 voor zover we weten - de voorstadstreinen richting Brecht en Essen langs de noord-zuidverbinding te sturen? Indien dat niet vanaf het eerste moment is, vanaf wanneer zou dat dan wel het geval zijn?

**04.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, er worden per dag en per richting in 17 treinen voorzien tussen Noorderkempen en Antwerpen. Er wordt in de opstartfase niet gepland deze verbindingen te verlengen tot Brussel.

Het ministerieel overleg tussen België en Nederland van 6 maart 2005 voorziet naast het voorziene hogesnelheidsaanbod Brussel-Amsterdam in een treinaanbod Brussel-Breda-Den Haag. Deze laatste verbinding zal het station van Brecht-Noorderkempen dagelijks acht keer per richting bedienen. Ik ben er trots op dat de Ministerraad dit heeft kunnen realiseren en een evenwicht heeft kunnen vinden voor de problemen die een dergelijke beslissing met zich meebrengt. Dit is volgens mij echt iets om fier op te zijn.

De opstart van deze verbinding is afhankelijk van de beschikbaarheid van het hiervoor noodzakelijke hogesnelheidsmaterieel.

Het station in Brecht werd tot op heden steeds geconcipieerd als een opstapplaats. Voor de uitrusting verwijs ik u naar mijn antwoorden op uw vroegere vragen, onder andere in deze commissie van 19 juni 2006. De kostprijs van de aannemingswerken wordt op dit ogenblik geraamd op 5,4 miljoen euro. De werken werden aanbesteed op 23 oktober 2006. De aanvang van de werken wordt gepland op 2 januari 2007 en de werken zouden op 1 juli 2007 beëindigd moeten zijn.

U weet dat er in de huidige opvatting niet voorzien is in de oprichting van een stationsgebouw. In functie van de ontwikkeling van de stopplaats voorziet het concept wel ruimtelijk in een zone waar later eventueel een stationsgebouw zou kunnen worden ingeplant. Het huidige GRUP - gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan - voorziet evenwel enkel in beperkte mate in handels- en horecamogelijkheden. Activiteiten als kantoren, kleinhandel en bedrijven zijn hier niet gewenst. Een broodjeszaak of krantenwinkel zou echter wel mogelijk blijven.

In antwoord op uw tweede vraag kan ik u meedelen dat de treinen die in Antwerpen Luchtbal zullen stoppen capaciteit op de HSL innemen. Dit zorgt normaal gezien niet voor beperkingen. De dienstregeling zal hiermee immers rekening houden. Volgens de huidige plannen zullen zeker al twee treinen van lijn 12 Essen-Antwerpen gebruikmaken van de noord-zuidverbinding, met name de L-trein en de IR-trein. De bijkomende L-verbinding zou bij voorkeur eveneens gebruik moeten maken van de noord-zuidverbinding en het ringspoor zou een alternatieve verbinding krijgen.

Wat uw derde vraag inzake de prioriteiten betreft, het is de bedoeling om op het moment van de ingebruikname van de tunnel meteen ook de voorstadtreinen richting Brecht en Essen door de noord-zuidverbinding te laten sporen. Welnu, voor zover dit technisch mogelijk is, wenst de NMBS bepaalde prioriteiten te hanteren. De eerste is de verbinding Noorderkempen-Antwerpen inleggen. De tweede prioriteit is de IR van lijn 12 via de tunnel laten rijden. De derde prioriteit is de L-treinen via de tunnel en de alternatieve bediening via het ringspoor te realiseren.

**04.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord waarin deze keer toch een aantal nieuwe elementen zitten. Daar ben ik blij om.

Voor alle duidelijkheid, wat betreft de bediening van Brecht, spreekt u over zeventien treinen per dag per richting. Zijn de treinen Brussel-Breda-Den Haag erbij inbegrepen of niet? Komen die acht treinen er nog bovenop?

**04.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** We starten in juli met zeventien treinen. Dat is duidelijk. Die acht treinen waarover ik later sprak hangen af van de bestelling van de rijtuigen die ervoor nodig zijn.

**04.05 Jef Van den Bergh (CD&V):** Dat zal dan wellicht enige tijd later zijn.

**04.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Dat hangt af van de levering van de treinstellen, ik meen door Bombardier. Dat zal in ieder geval ten vroegste in 2008 zijn.

**04.07 Jef Van den Bergh (CD&V):** Wat het station betreft, bevestigt u eigenlijk het antwoord dat u in juni hebt gegeven, ondanks de andere geluiden die minister Van Mechelen nadien in het Vlaams Parlement heeft laten horen. Hij heeft eigenlijk alle mogelijkheden opengelaten. Hij stelt zelfs dat het GRUP op termijn wel zal aangepast worden als dat nodig zou blijken. Hij geeft eigenlijk een totaal ander perspectief. Ik weet niet of dat met de lokale verkiezingen te maken had, maar dat is best mogelijk.

Ik stel vast dat dit dus beperkt blijft tot een stopplaats, die eventueel kan evolueren tot een volwaardig station. Dat brengt ons natuurlijk bij het verhaal van de kip en het ei. Moeten we de potentiële reizigers niet het nodige comfort ter beschikking stellen om hen ook effectief naar daar te krijgen? Moeten we eerst kijken hoeveel reizigers er gaan komen die in weer in wind op het perron zullen moeten staan wachten om dan te moeten vaststellen dat dit toch niet zo'n groot succes is?

Ik blijf bij mijn gevoel – een beetje een vervelend gevoel – dat het station Noorderkempen door de spoorwegen als ballast wordt gezien. Ze hebben destijds moeten toegeven om de HSL daar te krijgen, om dit verkocht te krijgen aan onze regio. Nu wil men daar echter zo min mogelijk in investeren. Gelukkig zal de bediening op een behoorlijk niveau gebeuren. Laten wij hopen dat dit op zich al voldoende reizigers kan aantrekken.

Wat de wisselconstructie betreft tussen de HSL en lijn 12 en waar die elkaar kruisen ter hoogte van Antwerpen-Luchtbal, blijkt dat er inderdaad structureel een knelpunt is. Als de treinen stoppen op Luchtbal, zal dat een aantal rijbanen in beslag nemen van de HSL-verbinding. U stelt dat er voorlopig geen probleem is omdat de dienstregeling daarop afgestemd zal worden. Ik kan aannemen dat dit vandaag geen probleem

oplevert, maar ik kan mij wel voorstellen dat er de komende jaren extra capaciteit nodig zal zijn en dat er op dat ogenblik weer aanpassingen zullen moeten gebeuren aan dat knooppunt.

Een derde, niet onbelangrijke vaststelling voor de pendelaars is dat mensen die langs het ringspoor moeten gaan werken, wellicht zullen moeten overstappen ter hoogte van station Antwerpen-Groenendaal. Ik noteer dat en denk dat ik daarmee alle elementen van antwoord heb overlopen en becommentarieerd.

**04.08** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Toch enkele opmerkingen. Ten eerste, het instellen van zeventien treinen per dag per richting vind ik niet zo maar een behoorlijk niveau voor een nieuwe lijn. Ik vind dat een zeer mooi aanbod. Ik denk dat u daar toch wat positiever over mag zijn in uw evaluatie, mijnheer Van den Bergh.

Ten tweede, ik heb de voorbije maanden met de Vlaamse regering over het stationsgebouw geen briefwisseling gevoerd. U noemt dit zelf het verhaal van de kip en het ei. In de jaren zeventig en tachtig werden behoorlijk wat grote stations- en andere gebouwen neergepoot overal te lande, die achteraf niet nuttig bleken. Ik denk dat we in eerste instantie ook naar de budgettaire ruimte moeten kijken, waarbij ik ook niets uitsluit. Op dit ogenblik is mij in ieder geval geen informatie bekend over het al dan niet optrekken van een gebouw ter zake.

**04.09** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Nog een kleine opmerking. Uw partijgenoten bij ons in de regio ijveren ervoor en voeren campagne om daar effectief een stationsgebouw te krijgen. Misschien helpt u dat om er wat meer werk van te maken.

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

**05** **Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de afschaffing van de priorzegels" (nr. 12526)**

**05** **Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression des timbres prior" (n° 12526)**

**05.01** **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, kort na de vorige verkiezingen heeft deze regering bij monde van een niet-onbelangrijk woordvoerder, vice-eerste minister Vande Lanotte, aangekondigd dat het onderscheid tussen prior en non-priorzegels zou worden afgeschaft. Men stelde een tijdspad van 3 jaar in het vooruitzicht. Intussen zijn de 3 jaar voorbij en is het nuttig en noodzakelijk om te peilen naar het al dan niet inlossen van de verwachtingen op het terrein.

Mijnheer de staatssecretaris, wanneer verdwijnt de priorzegel? Zal dit nog voor het jaareinde gebeuren? Hoeveel procent van de zendingen met priorzegels valt op dit moment op tijd in de bus? Wat is de prognose voor heel 2006? Dit speelt immers een belangrijke rol in de prijsbepaling

Zo kom ik tot mijn volgende vraag. Zal de eenheidsprijs van een zending na de afschaffing van het onderscheid prior/non-prior op het niveau van de priorzegel liggen of op het niveau van de non-prior? Vroeger werd gesuggereerd dat de prijs ertussen zou liggen. Recent heeft topman Johnny Thijs van De Post laten weten dat als de service gehandhaafd blijft op een priorniveau, er ook op dat niveau moet betaald worden. De richting die zal worden gekozen is weinig transparant. Zal er gediversifieerd worden tussen tarieven voor bedrijven en particulieren? In welke mate zal dit kunnen gebeuren? Ten slotte, kost de aparte verwerking van prior en non-prior in de nieuwe sorteercentra meer dan de verwerking van een eenheidscategorie? Wellicht zal dit ook een bepalend element in de discussie zijn.

**05.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, voor alle duidelijkheid en om alle misverstanden te vermijden, dient te worden herhaald dat een eventuele opheffing van het onderscheid tussen prior en non-prior de vorm zal aannemen van de afschaffing van de non-priorzegel. Laat dit duidelijk zijn.

Op vandaag bepaalt het beheerscontract gesloten tussen de Staat en De Post, in artikel 16, paragraaf 7 - zo hoeft u dit niet op te zoeken - dat vanaf de operationele indienststelling van de nieuwe sorteercentra het onderscheid prior en non-prior voor de binnenlandse briefwisseling gefrankeerd aan het volle tarief onder de vorm van postzegels dient te verdwijnen. Op het ogenblik van publicatie van de beheersovereenkomst is de

indienststelling van de volledige roll out en indienststelling van de nieuwe sorteercentra gepland voor 2007. Recent werden twee nieuwe sorteercentra in gebruik genomen, Charleroi X en Gent X. De opbouw van de nieuwe centra van Luik X en Antwerpen X is volop bezig. De operationele indienststelling van die twee centra is voorzien voor deze maand voor Antwerpen X en januari 2007 voor Luik X. Ten slotte wordt ook Brussel X gerenoveerd. Alle sorteercentra zullen volledig operationeel en synchroon werken vanaf mei 2007. In afwachting hiervan blijft de non-priorzending voorlopig in het dienstenassortiment van De Post.

Voor de priorzendingen werd in 2005 een kwaliteitsresultaat genoteerd van 91,4%. Voor 2006 worden alvast goede resultaten gehaald en op heden hebben wij een jaarprognose van 92,9%.

Ik kom dan bij uw derde vraag. De in het huidige beheerscontract in het vooruitzicht gestelde afschaffing van het non-prior tarief voor stukpost met postzegels impliceert ipso facto dat die productklasse zal opgaan in de op dat ogenblik enige overblijvende klasse voor postzegels, namelijk prior. Bijgevolg zal de tarificatie van de ex-non-prior vanaf dat ogenblik geënt moeten worden op de prior tarieven.

In dat verband wil ik u ook zeggen dat De Post reeds heeft aangekondigd dat de jaarlijkse prijsaanpassing aan onder meer de index voor priorpostzegels niet zal plaatsvinden. De prijs van de priorzegel blijft dus op hetzelfde niveau. Dat is volgens mij toch niet onbelangrijk met het oog op de latere samensmelting.

Ten vierde, de in de huidige beheersovereenkomst in het vooruitzicht gestelde afschaffing van het non-prior tarief voor stukpost met postzegels betekent niet per se dat andere diensten zoals dag+2 of dag+x voor niet-stukpostzendingen, bijvoorbeeld de afgifte van grotere volumes, hoeven te verdwijnen. Bij afgifte van grotere hoeveelheden kunnen objectieve parameters worden toegepast om het prijsniveau te bepalen overeenkomstig bijvoorbeeld het aantal stuks en de aard van de gedeponeerde briefwisseling, zoals dat nu het geval is. Ik denk daarbij aan criteria als zelfde formaat, gewichtsklasse, aanwezigheid van een barcode op de zendingen, adreskwaliteit en dergelijke meer.

Op uw vijfde vraag kan ik het volgende antwoorden. Voor de nieuwe sorteercentra zijn de voorbereidingen getroffen, waarbij rekening wordt gehouden met de afschaffing van de non-priorzegel. Indien toch twee productstromen, prior en non-prior voor stukpost met postzegels, blijven voortbestaan, impliceert dat technische aanpassingen aan installaties en werkinstrumenten en zullen ook meer personeelsleden blijvend moeten worden ingezet. Hieraan zijn uiteraard meerkosten verbonden. Om erkende, bedrijfsmatige vertrouwelijkheidsredenen zal u evenwel begrijpen dat precieze cijfers hierover niet kunnen worden meegedeeld.

**05.03 Roel Deseyn (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor de informatie.

Het zal vooral afhangen van de datum waarop Brussel X volledig operationeel wordt, zodat de synchronisatie kan plaatsvinden. U spreekt over mei 2007. Die afschaffing zal dus niet zo lang meer op zich laten wachten. Ik heb ook begrepen dat zonder afschaffing de infrastructuur moet worden aangepast. Dat betekent eigenlijk dat de sorteercentra niet uitgerust zijn voor een scheiding van poststukken in non-prior en prior. Mag ik daaruit afleiden dat we in de toekomst meer service zullen krijgen als er sprake zal zijn van een uniforme behandeling? Op die manier kan het percentage misschien worden opgetrokken van 91 naar 96. Dat zou dan een legitimatie kunnen zijn van een volledige priorstroom. Volgens mij is dat een essentiële voorwaarde. Zoals u zei, biedt de infrastructuur daarvoor het nodige perspectief.

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

**06 Samengevoegde vragen van**

- de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het kraslotenspel verkocht door sportclubs" (nr. 12555)
- mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het nieuwe product van de Nationale Loterij dat in sportclubs zou worden verkocht" (nr. 12592)

**06 Questions jointes de**

- M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la vente de billets à gratter par les clubs sportifs" (n° 12555)
- Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et

**de la Protection de la consommation sur "le nouveau produit de la Loterie Nationale qui serait vendu dans les clubs sportifs" (n° 12592)**

**06.01 Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, binnenkort komt de Nationale Loterij met een nieuw kraslot naar voren, namelijk het Olympische kraslot dat ook via de sportclubs zal worden verdeeld. Zo werd gemeld.

Het is natuurlijk interessant om van de Nationale Loterij en van de staatssecretaris enig inzicht daarin te krijgen. De voorbije maanden en het voorbije jaar werd immers de nadruk gelegd op de niet-verkoop aan minderjarigen via de officiële verdeelkanalen, zoals de krantenuitbaters, en via het traditionele circuit van lottoverdeling.

Daarom heb ik de volgende vragen voor u.

Hoe garandeert u dat de Nationale Loterij de krantenuitbaters en de sportclubs niet op ongelijke voet zal behandelen bij de controle op de verkoop van biljetten aan minderjarigen? Het is interessant te weten wat het advies van de ethische commissie is.

Is het een eenmalig initiatief? Kan onze bezorgdheid worden getemperd door te stellen dat het om een eenmalig initiatief gaat, dat zich ook niet snel zal herhalen?

Ten slotte heb ik nog een vraag over de distributie. Hoe zult u de biljetten precies verdelen? Er werd gesproken over het distributiekanaal Delhaize-De Leeuw. Hoe zullen de sportclubs zich kunnen bevoorraden? Moeten zij de krasloten via dergelijke verkoopkanalen bestellen? Welke volumes zullen gegarandeerd ter beschikking kunnen worden gesteld? Gebeurt de verkoop met een beperkte oplage of zullen de loten worden aangemaakt naar rato van de bestellingen door de sportclubs?

Ook deze vraag leeft op het terrein bij de sportclubs. Zij hebben recht op een antwoord.

**06.02 Valérie Déom** (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ce n'est pas la première fois que je vous interroge sur les nouveaux jeux lancés par la Loterie Nationale. Mes préoccupations rejoignent bien entendu celles exprimées par mon collègue.

En effet, d'après mes informations, un nouveau jeu à gratter verra bientôt le jour, notamment dans les clubs de sport. La Loterie Nationale se serait associée au COIB; les clubs sportifs affiliés au Comité olympique belge deviendraient des points de vente d'un genre nouveau et seraient rétribués par la Loterie pour leur nouvelle mission.

La presse rapporte la colère des libraires qui voient dans ce système une concurrence déloyale et vont jusqu'à dénoncer une forme subtile d'évasion fiscale, d'autant plus que les libraires sont contrôlés très strictement quant à la problématique de la vente des billets aux mineurs. En sera-t-il de même pour les clubs sportifs?

Je n'ai pas compté le nombre de questions que je vous ai déjà adressées sur la Loterie. À chaque fois, ces questions rappelaient la nécessité de protéger les mineurs du jeu, ainsi que l'obligation de notre entreprise publique de canaliser le jeu et non pas d'en élargir l'assise et le marché.

Sans avoir lu le dossier de présentation du jeu, je souhaiterais avoir quelques éclaircissements.

- Comme je le disais précédemment, les libraires sont surveillés afin de s'assurer que les mineurs n'achètent pas de produits de la Loterie. En sera-t-il de même pour les clubs sportifs?
- On dit que les clubs sportifs seront rétribués. Sous quelle forme? À quelle hauteur?
- La Commission de Jeu responsable nouvellement constituée s'est-elle penchée sur ce nouveau jeu? Plus précisément, s'est-elle prononcée sur le choix des clubs sportifs - où l'on souhaite voir énormément de jeunes inscrits -, comme points de vente?

**06.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Mijnheer de voorzitter, ik zou willen duidelijk stellen dat het hier gaat om een eenmalig initiatief, dat bovendien beperkt is in de tijd, naar aanleiding van het honderdjarig bestaan van het Belgisch Olympisch en Interfederaal Comité. Het initiatief past bovendien perfect bij de rol van de Nationale Loterij als grootste sportmecenas.

Om die historische gebeurtenis op een passende wijze te vieren, heeft het BIOC samen met de Nationale Loterij een ambitieus programma uitgewerkt om de sportbeoefening bij jongeren te stimuleren door de jeugdopleidingen van de sportclubs beter te ondersteunen. Zo waren er dit jaar nog tal van andere initiatieven, zoals Olympische Straten of de Olympicnic op 21 juli in Brussel. Die tonen aan hoe de Nationale Loterij onze jonge sporters en de Olympische beweging in de praktijk een warm hart toedraagt.

Het reglement van het kraslot "100 years" is vastgelegd bij koninklijk besluit. Dat KB bepaalt dat de verkoop aan minderjarigen strikt verboden is. De biljetten worden via De Post en via Delhaize afgeleverd aan meerderjarige vertegenwoordigers van de erkende sportclubs, die door de afname van biljetten akkoord gaan met de modaliteiten vastgelegd door het koninklijk besluit. Die meerderjarige vertegenwoordigers van sportclubs hebben toegezegd de biljetten enkel te zullen verkopen aan meerderjarige leden of aan ouders van minderjarige leden van de sportclubs. Op dit moment is er geen enkele reden om aan te nemen dat de sportclubs die belofte niet nakomen of zullen nakomen.

En ce qui concerne la question de Mme Déom, les clubs percevront au minimum 25 euros par paquet de 125 euros de billets à gratter. Ce montant pourrait s'élever à maximum 10.000 euros, car il s'agit d'une loterie gratuite spécifique pour les clubs. En pratique, ceux-ci reçoivent un billet de loterie spécial gratuit et toujours gagnant par paquet complet de billets vendus (125 euros).

Mijnheer Deseyn, dan kom ik aan uw vraag in verband met de controle. Die vraag staat straks nog op het programma. Ik zal dan antwoorden.

**06.04 Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het is geruststellend te horen dat er afspraken zijn gemaakt en dat de verkoop aan minderjarigen is verboden.

De bestelling wordt aan de meerderjarige afgegeven, maar is er ook uitdrukkelijk gestipuleerd dat de minderjarigen ze al dan niet mogen doorverkopen? Dan treden ze dus niet als koper maar als verkoper op in heel de organisatie.

Dan valt men immers vlug uit die verkoperrol en gaat men leeftijdsgenoten ook als kopers beschouwen. Dat is normaal als men dergelijke acties organiseert. Aangezien men als doel heeft vooropgesteld om geen krasloten onder minderjarigen te gaan verdelen, moet men daarvoor toch alert zijn.

Ik steun volledig de finaliteiten. Wij zijn het eens over de doelstellingen, namelijk sportondersteuning. U weet echter dat mensen die zich gokspelen of krasbiljetten aanschaffen helemaal niet wakker liggen van het deel van de winst dat besteed wordt aan goede doelen, u spreekt over mecenaat enzovoort. Het gaat dus meer over het middel dan over het doel.

Graag had ik nog een kleine opheldering gekregen over wie de rol van verkoper mag invullen.

**06.05 Valérie Déom** (PS): Monsieur le ministre, je suis inquiète car vous me donnez la même réponse que celle fournie à la question que j'avais posée sur l'opération "Taillé pour gagner". Vous refusez de reconnaître qu'il s'agit d'un nouveau jeu et prétendez qu'il s'agit d'une opération de sponsoring ou de mécénat de la Loterie, ce qui est d'ailleurs son rôle.

Le sponsoring est en effet le rôle de la Loterie et je soutiens ses démarches dans les milieux culturels et sportifs. Que la Loterie sponsorise un événement et, qu'en contrepartie, elle voit son logo apposé sur les affiches, les banderoles, etc., c'est normal. En revanche, vous ne m'enlèverez pas de l'esprit qu'on appâte le client en lui donnant la possibilité de jouer au jeu. D'ailleurs, étant donné vos réponses à mes questions, j'estime qu'il faudra revoir les missions de sponsoring et de mécénat de la Loterie, ainsi que celle de canalisation du jeu.

Je reviens au slogan "Taillé pour gagner". On nous affirme qu'il s'agit là de sponsoring. À mon sens, le sponsoring est différent: quand une entreprise sponsorise un événement, elle ne vend pas ses produits. Si c'est le cas, ce n'est pas juste, il ne s'agit plus de sponsoring. Selon moi, on assiste à une dérive du système. En outre, on peut chaque fois constater – et sur ce point, vous n'avez pas répondu à ma question – que les intermédiaires sont les festivals ou les clubs sportifs; or, ces institutions – on ne peut rien y changer – sont tournées vers les jeunes.

Je reviens donc avec ma question relative au Comité de Jeu responsable, compétent en la matière: a-t-il été saisi de cette opération, même si celle-ci est ponctuelle? Si vous me répondez à nouveau qu'il s'agit de sponsoring, il faudra se rendre à l'évidence que les responsabilités de ce comité sont élaguées. Chaque fois qu'on parlera de sponsoring et de mécénat, il ne sera plus jamais saisi.

Troisième et dernière sous-question: en ce qui concerne la rétribution qui est faite aux clubs sportifs, si j'ai bien compris, un billet gagnant est offert au club par paquet vendu et ce billet gagnant va de 25 euros à 10.000 euros?

**06.06 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Non. Au minimum, c'est 25 euros et au maximum 10.000 euros.

**06.07 Valérie Déom** (PS): C'est bien ce que je dis. Cette rétribution va uniquement aux clubs et non aux intermédiaires qui vendent les billets aux familles présentes dans les clubs.

Vous répétez qu'il ne s'agit pas d'une opération de loterie mais de sponsoring. Cela m'inquiète! J'ai l'impression qu'on se trompe de rôle.

**06.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, ik heb twee antwoorden. Het eerste antwoord is op de vraag van de heer Deseyn.

Het reglement dat bij koninklijk besluit werd vastgelegd, bepaalt dat niet aan minderjarigen kan worden verkocht. Er werd naar mijn oordeel niet gestipuleerd dat al dan niet door minderjarigen kan worden verkocht. Dat is inderdaad zo. Ondertussen wordt de kwestie echter nog nagekeken. Ik zal u het detail dus nog in de loop van de commissie kunnen melden. Het koninklijk besluit spreekt volgens mij echter alleen over de verkoop aan minderjarigen.

J'en arrive à la question de Mme Déom qui fait remarquer qu'après avoir agi lors de festivals, la Loterie Nationale s'adresse à nouveau aux jeunes, et ce par l'intermédiaire des clubs de sports.

En l'occurrence, je précise qu'il s'agit d'un événement tout à fait unique. Cette initiative a été prise dans le cadre du centième anniversaire du Comité olympique.

Par ailleurs, en matière de protection des jeunes, j'estime que la Loterie Nationale a justement un rôle à jouer dans la canalisation des jeux de hasard en Belgique dont elle ne détient qu'une partie avec une augmentation de 15 à 20%. C'est également dans le secteur de l'internet, largement utilisé par les jeunes, qu'il y aurait un certain nombre de mesures à prendre en matière de canalisation.

Toutefois, je répète que la Loterie Nationale peut jouer un rôle important à l'égard des jeunes âgés de plus de 18 ans; il n'est donc pas question ici des mineurs.

**06.09 Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, u blijft een beetje doof voor de vraag hoe het advies van de ethische commissie luidt.

**06.10 Staatssecretaris Bruno Tuybens**: Laat mij daarop antwoorden, want ik ben daar zeker niet doof voor. Er zijn drie vergaderingen geweest. Het is nog niet op de agenda van de ethische commissie gekomen. Bovendien gaat het niet om een nieuw spel; het gaat om een krasbiljet. Het is niet zo dat in de opdracht van de ethische commissie staat dat specifiek dit product op de agenda moet komen. Het comité volgt zijn werkzaamheden en heeft daarover nog geen debat georganiseerd.

**06.11 Roel Deseyn** (CD&V): Als de verkoop door minderjarigen mogelijk is, dan zet men hier de kat bij de melk.

**06.12 Staatssecretaris Bruno Tuybens**: Dat denk ik niet.

**06.13 Roel Deseyn** (CD&V): Stel dat dit mogelijk is, want er is daarover nog geen duidelijkheid. Ik zou mij niet rigoureus verzetten tegen de verkoop van tombola's en van lotjes, die worden georganiseerd en waarbij

minderjarigen worden ingeschakeld; ik denk trouwens dat zulks soms nuttig is. Hier gaat het echter om grotere bedragen en eigenlijk om een gokspel. Zal men verleid worden om lotjes bij te kopen als iemand van de club daarmee duizend euro kan verdienen? Dat is dus van een totaal andere orde.

Ik wil niet doorgaan voor een persoon volgens wie minderjarigen helemaal niet betrokken mogen worden in het engagement en bij de verkoop ter ondersteuning van een vereniging; dat gebeurt immers op vele waardevolle manieren. In het geval dat ons bezighoudt gaat het evenwel om een verkoop van een andere orde. Vandaar dat wij zeer alert moeten zijn en dat wij met ongeduld het advies van de ethische commissie afwachten.

Ik vind dat men eigenlijk had moeten wachten op dat advies alvorens een dossier aan te leggen en alvorens over te gaan tot de voorstelling ervan aan het grote publiek. De ethische commissie werd ter zake niet gehonoreerd en het betreft hier een zaak waarin bij uitstek jeugd en minderjarigen betrokken zijn. Volgens mij verliep de procedure niet meteen correct.

**06.14 Valérie Déom (PS):** Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour ses réponses.

Je trouve cette situation dommageable. Nous avons appelé de nos vœux, pendant longtemps, la mise sur pied de cette commission éthique. À présent qu'elle existe, on a l'impression que l'on invoque toutes sortes d'excuses pour ne pas lui soumettre des questions pourtant posées par la population et ses représentants. Il est pénible de constater l'impossibilité, pour ce type de dossier, d'obtenir l'avis de la commission des Jeux avant que la presse n'annonce le lancement d'un nouveau jeu.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**07 Question de M. Benoît Drèze au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'ouverture d'un arrêt supplémentaire à Ans du nouveau train direct Liège-Bruxelles" (n° 12560)**

**07 Vraag van de heer Benoît Drèze aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het inlassen van een bijkomende halte in Ans voor de nieuwe rechtstreekse trein Luik-Brussel" (nr. 12560)**

**07.01 Benoît Drèze (cdH):** Monsieur le président, monsieur le ministre, à partir de décembre 2006, la SNCB mettra en service un nouveau train direct entre Liège-Guillemins et Bruxelles-Midi, initiative dont nous nous félicitons et qui apparaîtra comme un réel succès.

Toutefois, si ce train fait trois arrêts à Bruxelles – Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central et Bruxelles-Midi –, un seul arrêt est prévu à Liège. Face à cette situation défavorable à la mobilité liégeoise, l'Association des clients des transports publics (ACTP) – association belge qui défend les droits des clients des trains, trams et bus – demande que ce train marque un arrêt supplémentaire à Ans, qui constitue un point d'embarquement majeur pour l'ouest de Liège. En effet, il semble que près de 1.000 passagers par jour embarquent vers Bruxelles à partir de cette gare, ce qui devrait amplement justifier cet arrêt supplémentaire. La SNCB semble toutefois s'opposer à cet arrêt supplémentaire, se retranchant derrière les termes du contrat de gestion qui n'a pas retenu d'arrêt dans les grandes agglomérations reliées à Bruxelles.

Cette initiative découlerait de la mise en œuvre de l'article 13 dudit contrat de gestion qui précise que "...la SNCB organisera de et vers Bruxelles, par jour et par sens de trafic, un train sans arrêt intermédiaire au départ de quatre grandes gares sélectionnées sur la base d'une vitesse commerciale intéressante par rapport au trajet routier".

Afin de concrétiser la nécessité d'opérer de meilleures relations ferroviaires non seulement entre Bruxelles et les quatre grandes gares, mais également avec la périphérie de ces grandes agglomérations, l'ACTP propose que l'article 13 du contrat de gestion soit adapté. La rédaction proposée serait la suivante: "La SNCB organisera de et vers Bruxelles, par jour et par sens de trafic, un train sans arrêt intermédiaire au départ de quatre grandes agglomérations sélectionnées sur la base d'une vitesse commerciale intéressante par rapport au trajet routier".

Selon les documents que m'a transmis l'ACTP, il semblerait qu'une telle perspective de développer de

nouvelles relations directes "à partir de la périphérie des grandes agglomérations vers Bruxelles" aurait pourtant été évoquée lors de l'évaluation du plan Move au comité de pilotage du 24 octobre 2005.

Monsieur le ministre, pourriez-vous prendre attitude par rapport à cette nécessité d'opérer de meilleures relations ferroviaires non seulement entre Bruxelles et les quatre grandes gares, mais également avec la périphérie de ces grandes agglomérations, en prévoyant au moins un arrêt supplémentaire de ces liaisons, lorsque cela s'avère utile?

Pensez-vous envisageable de reformuler l'article 13 du contrat de gestion en ce sens?

Serait-il possible, dans un avenir proche, de prévoir un arrêt supplémentaire à Ans pour le nouveau train direct entre Liège-Guillemins et Bruxelles-Midi?

**07.02 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Drèze, à partir de décembre 2006, la SNCB mettra en service une deuxième liaison rapide entre Liège et Bruxelles ayant Maastricht pour origine. Cette nouvelle liaison, baptisée IC O, n'effectuera en principe aucun arrêt intermédiaire entre Liège et Bruxelles-Nord. Par contre, après Liège, le train s'arrêtera à Visé et à Bressoux, ce qui permettra d'offrir une nouvelle liaison horaire directe vers Bruxelles pour les gares de Visé et de Bressoux, c'est-à-dire pour l'agglomération nord-est de Liège.

La SNCB a également consenti un effort pour les navetteurs de Ans, puisque tant le matin que le soir, un train de la liaison IC O fera arrêt à Ans afin de maintenir une offre qualitativement aussi bonne que l'offre actuelle en heures de pointe. Un arrêt systématique de tous les trains de la liaison IC O à Ans n'est cependant pas prévu actuellement. Cette possibilité sera néanmoins étudiée lorsque le nouveau parking, situé à gauche des voies en direction de Bruxelles (réalisation prévue fin 2007-début 2008) ainsi que les aménagements des voiries nécessaires à son accès (le projet MET ville d'Ans) seront terminés. La possibilité technique ainsi que l'opportunité commerciale d'un tel arrêt devront être réévaluées à ce moment-là.

**07.03 Benoît Drèze** (cdH): Monsieur le ministre, pouvez-vous m'apporter quelques précisions? Vous indiquez - et j'en suis heureux - qu'il y a une ouverture vers l'agglomération nord-est de la nouvelle ligne IC O puisque le train s'arrêtera à Visé et à Bressoux.

Toutefois, il ne s'arrêtera pas à Ans, située dans l'autre partie de l'agglomération. Quelle en est la raison? Est-ce à cause d'une lecture "au premier degré" - dirais-je - de l'article 13 du contrat de gestion impliquant qu'il ne peut y avoir d'arrêt entre Liège et Bruxelles? Ou bien est-ce pour d'autres considérations plus objectives liées, par exemple, au nombre de personnes qui seraient susceptibles de prendre le train à Ans? Ce type de décision est-il pris en concertation avec des associations d'usagers?

Monsieur le ministre, pouvez-vous me répondre maintenant à ces questions ou préférez-vous y répondre ultérieurement dans le cadre d'une autre question?

**07.04 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur Drèze, vous me demandez s'il y a ou non une application stricte de l'article 13. Selon moi, le plus important est que les trains roulent. Voilà l'essentiel!

Par ailleurs, je ne peux vous dire si ce genre de décision est pris ou non en collaboration avec les associations d'usagers.

En outre, je pense savoir que la SNCB doit encore donner son avis sur la proposition de l'ACTP. Cet avis devrait vraisemblablement être rendu dans les semaines à venir.

**07.05 Benoît Drèze** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos précisions.

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

**08** Samengevoegde vragen van

- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het getalm in het 'IJzeren Rijn'-dossier" (nr. 12577)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de IJzeren Rijn" (nr. 12725)

**08** Questions jointes de

- M. Patrick De Groote au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les tergiversations dans le dossier du Rhin de fer" (n° 12577)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le Rhin de fer" (n° 12725)

**08.01** Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, al ontelbare keren kwam het dossier van de IJzeren Rijn ter sprake in de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven. Na al die jaren is er nog geen echt fundamentele vooruitgang in dit dossier.

Mijn vraag dateert van 3 oktober en dat is al een hele tijd geleden. Ik lees nu in de krant van 30 oktober dat er volgens de Nederlandse pers een doorbraak in zicht is om de IJzeren Rijn met steun uit de regio nieuw leven in te blazen. Nederland zou een nieuw tracé op het oog hebben om het omstreden natuurgebied De Meinweg te omzeilen. Voor het reces had u nog een overlegvergadering met uw collega uit de Nederlandse regering en daar had ik nog wat vragen over.

Welke concrete afspraken werden gemaakt op die overlegvergadering? Hoe worden die concreet opgevolgd? Welk tijdspad volgt u daarvoor?

Dan is er de cofinanciering van de zogenaamde trans-Europese netwerken die moeten starten vóór 1 januari 2010. Wat verstaan wij eigenlijk onder starten? Vallen de voorstudies, de voorbereidende werkzaamheden, de onderzoeken en de kosten/batenanalyses met het oog op het project hier ook onder? Of dient de werf fysiek aanvang te hebben genomen?

Op welke wijze volgt u dit dossier verder op? Meestal vernemen wij alles immers via de pers. Is de werkgroep dienaangaande die werd samengesteld binnen de structuren van de NMBS ook actief? Hoe verlopen daar de werkzaamheden? Met de nieuwe gegevens die we hebben vraag ik u naar een stand van zaken in dit dossier.

**08.02** Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega's, ik sluit mij aan bij de vragen van de heer De Groote over de precieze stand van zaken in het dossier van de IJzeren Rijn.

Ik hoef niet nogmaals de uitspraken van de eerste minister dat er al in 2001 treinen zouden rijden, in herinnering te brengen. Wij zijn vandaag 2006 en er is nog geen perspectief op de eerste, rijdende treinen vóór wij naar de verkiezingen gaan.

Ondertussen is ook Nederland in volle verkiezingscampagne. Net vanavond is er in de gemeente Weert een debatavond. Deze gemeente is een betrokken gemeente, waaraan ook het natuurgebied "De Mijnweg"\* grenst. Als wij alle berichten over de materie lezen, onder meer op de bijhorende website, zouden wij pessimistisch kunnen worden over de slaagkansen. Nu vraagt de gemeente immers ook al een tunnel onder de stad door, indien de IJzeren Rijn er toch zou moeten komen. Als de betrokken partijen zoveel voorwaarden blijven opstapelen, zal de uitbouw echt onmogelijk worden.

Ook vanuit Duitsland vernemen wij grote weerstanden.

Als wij alles bij elkaar nemen, vrees ik dat het project op de lange baan dreigt te worden geschoven. Ondanks de opening die minister-president Balkenende in Hasselt, Limburg, op 2 oktober 2006 maakte, blijf ik pessimistisch. Ik hoop dat u mijn pessimisme kunt tegenspreken.

**08.03** Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, op 6 juli heb ik met mijn Nederlandse collega Peijs een overeenkomst over de samenstelling, de precieze opdracht, werkwijze en tijdschema van de commissie van onafhankelijke deskundigen ondertekend. Het arbitragetribunaal had namelijk aanbevolen om externe experts de precieze berekeningen voor de verdeling van de kosten op het Nederlandse deel van de spoorlijn, volgens principes die het tribunaal daarvoor heeft vastgelegd, te laten maken. België heeft twee

experts aangesteld, de heren Blauwens en Zwaenepoel. Tegelijk heeft Nederland aangegeven dat de structurele oplossing voor de IJzeren Rijn tegen 2015 een feit kan zijn, als alles goed loopt. Dat is sneller dan tot nu toe werd aangenomen. Alle betrokken instanties werken nu op dat tijdschema. Dat is mijns inziens toch een belangrijke stap voorwaarts.

De experts worden bijgestaan door Infrabel aan Belgische zijde en ProRail. Ze kunnen rekenen op de inbreng van gespecialiseerde studiebureaus. Er is een kalender van opvolgingsvergaderingen opgesteld. Hoge ambtenaren van de FOD Mobiliteit volgen het dossier dagelijks. Verantwoordelijken en ingenieurs van Infrabel staan permanent stand-by voor informatie en reizen bijna wekelijks naar Nederland. Ik stel vast dat er nu goed wordt doorgewerkt en dat de gemaakte afspraken correct worden uitgevoerd.

Voor de cofinanciering in het kader van de trans-Europese netwerken zal België samen met Nederland een geactualiseerd dossier indienen voor het nieuwe programma 2007-2013. Vanzelfsprekend zal met alle Europese voorwaarden rekening worden gehouden. U moet wel beseffen dat de Europese Unie in zijn meerjarenbegroting beduidend minder middelen heeft ingeschreven dan aanvankelijk was aangegeven voor de trans-Europese netwerken.

Om op de vierde vraag van de heer De Groote te antwoorden, minstens een keer per week word ik geïnformeerd over de vooruitgang in het dossier. Hoge ambtenaren van de FOD Mobiliteit en Vervoer coördineren de besprekingen met Nederland. Mijn medewerkers werken in permanent overleg nauw samen met de kabinetten van de premier en de minister van Buitenlandse Zaken. Onze ambassades in Den Haag en Berlijn spelen een actieve rol. Ook in Benelux-verband worden de communicatiekanalen met Nederland optimaal benut. Er heeft onlangs ook nog een concertatievergadering plaatsgevonden met de vertegenwoordigers van de Vlaamse regering en met vertegenwoordigers van de Antwerpse haven. Ik denk dat wij in het korte tijdsbestek van mijn legislatuur, die slechts anderhalf jaar beslaat en geen vier jaar, zoals de meeste van mijn collega's, er alles aan doen om het dossier verder vooruitgang te laten boeken.

Binnen de NMBS-groep is Infrabel vooral sterk betrokken. Diverse personen bij Infrabel volgen de onderhandelingen naar gelang van de evolutie van het dossier. De nodige expertise is vrijgemaakt om snel advies te kunnen geven wanneer dat vereist is.

Ik stel vast dat het publiek en de politici doorgaans zeer snel geïnformeerd zijn over elke evolutie in het dossier. Het aantal persartikels is aanzienlijk. Verder antwoord ik in de commissie op al uw vragen. Ik denk dat het er behoorlijk veel zijn, mijnheer De Groote, zoals u zelf al aangaf in uw vraag. Ten slotte stuurt mijn persdienst berichten rond bij elke belangrijke stap die wij zetten. Ik meen bijgevolg dat er echt geen aanleiding is, tenminste niet van Belgische zijde, om over getalm te spreken in het dossier. Wij hebben in het afgelopen anderhalf jaar bijzonder veel vooruitgang geboekt.

Ten slotte, wat specifiek de vraag van de heer Van den Bergh over Duitsland betreft, zult u begrijpen dat de voorbije jaren veel aandacht is gegaan naar het geschil tussen België en Nederland, waarin het arbitragetribunaal inmiddels uitspraak heeft gedaan. In het vooruitzicht van een toekomstig akkoord is het inderdaad aangewezen om gesprekken met Duitsland aan te knopen of opnieuw aan te knopen. Ik heb in dat verband op 20 juni in Berlijn een ontmoeting gehad met de federale staatssecretaris Grossmann. Hij heeft mij verzekerd dat de Bondsregering voorstander is van de heropening van de IJzeren Rijn, dat in de nodige middelen om de spoorlijn in orde te brengen, voorzien is en dat de Duitse economische kringen vragende partij zijn voor een snelle heropening.

Wat de deelstaat Nordrhein-Westfalen betreft, stelt men vast dat lokale actiegroepen in de gemeenten waar de spoorlijn loopt, vrezen voor geluidshinder en andere ongemakken. Dat is een maatschappelijk trend die in Duitsland niet anders is dan in Nederland of België. Er zijn inspraakprocedures en beroepsmogelijkheden. De realisatie van het project zal in overleg met de lokale besturen en met de actiegroepen moeten gebeuren. Ik heb begrepen dat de Landesregierung in Düsseldorf nog eens laat onderzoeken of andere tracés mogelijk zijn. Het resultaat van die studies wordt in de loop van dit najaar verwacht.

In ieder geval volg ik de evoluties ook in Duitsland op de voet. Onze ambassade in Berlijn speelt hierin op onze vraag overigens een zeer actieve rol. Ik hoop dat u door de informatie in ieder geval gerustgesteld bent en dat u eigenlijk overtuigd bent van het feit dat wij daar bijzonder veel aandacht aan besteden.

**08.04 Patrick De Groote (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord en voor uw inspanningen. Ik onthoud vooral de voorzichtigheid waarmee u spreekt. Nederland

zegt dat er tegen 2015 een oplossing kan komen. Ik onthoud vooral het woordje "kan".

Verder in uw antwoord zegt u ook dat er nu goed wordt doorgewerkt. Ik moet zeggen dat ik daarvan in het verleden alleszins niet overtuigd was. Ik hoop dat men nu eindelijk op het goede spoor zit en dat er een einde komt aan deze processie van Echternach, als ik het zo mag noemen.

**08.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord, waaruit toch wel een zeker engagement blijkt, en dat is misschien zelfs wat zacht uitgedrukt, in verband met deze belangrijke infrastructuurlijn.

Toch een aantal bijkomende vragen. De commissie van onafhankelijke deskundigen is opgericht en van start gegaan. Is er ook een timing voor de afronding van de werkzaamheden bepaald?

Een tweede bijkomende vraag, u zegt dat er tegen 2015 een structurele oplossing gerealiseerd kan zijn. Is er dan überhaupt nog sprake van het tijdelijk rijden, want daarover hebt u niets gezegd?

Tot slot, uiteraard is er een maatschappelijke trend, u verwees er zelf naar, in België, Nederland en Duitsland dat dorpen en omwonenden die worden geconfronteerd met een spoorlijn in hun achtertuin, uiteraard een beetje huiverachtig zijn tegenover extra of nieuw transportvervoer. U hebt ook gezegd dat wij ons daarop ook in eigen land zullen moeten voorbereiden. Er is al protest vanuit een aantal Limburgse gemeenten gekomen. Ik kan me ook voorstellen dat een aantal Kempense gemeenten vragen hebben bij het heropstarten van de IJzeren Rijn, als belangrijke transportas. Ook in eigen land zullen dus milderende maatregelen moeten worden genomen ten aanzien van de omwonenden. Wordt dit nu al voorbereid, zodat wij daar geen achterstand oplopen?

Tot daar een aantal bijkomende vragen waarover u misschien nog enige verduidelijking kunt geven.

**08.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, ten eerste, ik begin met uw laatste vraag. Dat maakt deel uit van het aanbod dat Infrabel doet in deze. Dat is in elk geval gecoverd.

Ten tweede, de deskundigen zijn effectief aan het werk. Zij hebben geen gemakkelijke opdracht. Op dit ogenblik is er niet echt een zeer concrete einddatum bepaald. Wij verwachten evenwel dat de totale werking van dit comité vermoedelijk ten laatste begin volgend jaar klaar zal zijn. Er is ook een tijdspad met minister Peijs afgesproken ter zake. Daarover zijn wij niet bezorgd.

Ten derde, ik kom aan uw vraag over het tijdelijk rijden. België heeft het recht van de Nederlandse overheid om tijdelijk te mogen rijden. Dat blijft uiteraard in stand. Wij blijven daarop in elk geval telkens opnieuw hameren bij elk contact dat wij met de Nederlandse regering hebben. U verwijst zelf naar actiegroepen enzovoort. U weet dat dit niet evident is. Dat is duidelijk. Wij hebben echter dat recht en spelen dat recht effectief uit in de verdere contacten met de Nederlandse regering.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 12617 van de heer Dirk Claes wordt uitgesteld.

**09 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de stiptheidsgraad van de Beneluxtrein tussen Brussel en Amsterdam" (nr. 12619)**

**09 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le degré de ponctualité du train Benelux entre Bruxelles et Amsterdam" (n° 12619)**

**09.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik had deze vraag kunnen koppelen aan mijn vraag over de bediening van de regio ten noorden van Antwerpen. Als we die regio wat breder bekijken, zitten we immers in Nederland.

Er is een vrij belangrijke spoorverbinding, de Beneluxtrein of de Amsterdammer zoals hij ook wordt

genoemd, die tussen Amsterdam en Brussel rijdt en waarvan nogal wat mensen vanuit Roosendaal of Antwerpen gebruikmaken om tot in Brussel te geraken.

Er zijn de laatste maanden nogal wat klachten met betrekking tot grote vertragingen en afschaffingen van treinen. Daardoor krijgen de reizigers de indruk dat deze trein nu al minder prioriteit krijgt bij de Nederlandse spoorwegen en misschien ook bij de NMBS, omdat hij op termijn toch zal moeten verdwijnen om zoveel mogelijk passagiers naar de hogesnelheidstrein te lokken.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wil u enkele concrete vragen stellen. Toen men het HST-project voorstelde, heeft men altijd gezegd dat dit geen invloed zou hebben op het binnenlands spoorverkeer. De Beneluxtrein is dan misschien geen binnenlandse spoorverbinding - de naam zegt het zelf -, maar het is toch verbazingwekkend en betreurenswaardig dat de Beneluxtrein zou moeten verdwijnen ten voordele van de hogesnelheidstrein.

Ten eerste, hoeveel Beneluxtreinen rijden er op vijf werkdagen in beide richtingen? Kunt u mij een paar statistieken geven om een beter beeld te krijgen van de indruk dat het heel slecht gaat met die verbinding.

Ten tweede, hoeveel treinen werden in september in beide richtingen afgeschaft? Hoeveel treinen hadden in die maand een vertraging van meer dan vijf minuten op werkdagen? Hoeveel daarvan hadden een vertraging van een kwartier of meer? Ik wil hiermee een correcter beeld krijgen van die indrukken.

Ten derde, waar ligt de oorzaak van het gebrek aan regelmaat bij deze treinverbinding?

Ten vierde, welke maatregelen zal de NMBS - en de NS, in zoverre we daarop invloed hebben - nemen om de toestand te verbeteren?

**09.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, dit is een vraag waarvan ik hoop dat ze schriftelijk zou worden gesteld en niet mondeling. Er komt immers heel veel statistische informatie bij kijken.

Ik heb een zeer gedetailleerd en zeer lang antwoord voor u. Ik zal het voorlezen, tenzij u het geen probleem vindt dat ik u dit schriftelijk bezorg. Het is niet dat deze problematiek niet correct is. Laat dat heel duidelijk zijn. Ik maak mij ook zorgen en meen dat de klacht niet onjuist is.

Ik heb een volledig en zeer omstandig antwoord over waarom de regelmaat van deze treinverbinding werd beïnvloed, enzovoort. Ik kan u het u ook gewoon overhandigen.

Monsieur le président, je propose de communiquer la réponse écrite à M. Van den Bergh car elle est technique et longue. La question comme la réponse pourront être publiées comme prévu.

Le **président**: Je n'y vois aucun inconvénient.

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

**10** **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de herschikte subsidies van de Nationale Loterij" (nr. 12676)**

**10** **Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la nouvelle répartition des subsides octroyés par la Loterie Nationale" (n° 12676)**

**10.01** **Jef Van den Bergh (CD&V)**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, voor een keer geen vraag over de NMBS maar over de subsidies van de Nationale Loterij. De Nationale Loterij herschikte een tijdje geleden haar subsidies. Zo kunnen verschillende belangenverenigingen van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer rekenen op een subsidie van 50.000 euro. Tijdens het zomerreces werden de bedragen bekendgemaakt.

De Motorcycle Action Group, de MAG, een vereniging die reeds 14 jaar actief is rond de verkeersveiligheid

van de motorrijders en deel uitmaakt van de federale verkeerscommissie, beklagt er zich over dat zij in tegenstelling tot al de andere belangenorganisaties inzake verkeer en vervoer, geen subsidie krijgen uit de pot van de Nationale Loterij.

Het kabinet van Mobiliteit zou de vrije hand hebben gekregen om de gegadigden aan te duiden. Dit kabinet verwijst me evenwel door naar uw kabinet. We worden van de kast naar de muur gestuurd. Daarom heb ik beslist tegelijkertijd twee vragen in te dienen, een aan u en een aan uw collega Landuyt die wellicht volgende week zal antwoorden. Indien u de bal in zijn kamp kaatst, krijgt hij de vraag volgende week op zijn bord.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wens u de volgende vragen te stellen.

Ten eerste, kan u de precieze herschikking van de subsidies toelichten?

Ten tweede, welk kabinet was verantwoordelijk voor de beslissing over de lijst van de begunstigden voor de herschikte subsidies inzake mobiliteit?

Ten derde, een meer algemene vraag. Welke beslissingskracht krijgt elke partij bij de herschikking van de subsidies? Ik bedoel hiermee uw kabinet en de andere kabinetten?

Ten vierde, waarom werd de Motorcycle Action Group Belgium niet uitgekozen als begunstigde?

Ten slotte, heeft uw kabinet sinds de herschikking van de subsidies contact gehad met de betrokken organisatie? Zo ja, wanneer, en over welk onderwerp? Wat was het resultaat van het overleg?

**10.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, vooraleer te antwoorden op deze vraag, wil ik nog eens terugkomen op de vraag van de heer Deseyn in verband met de verkoop aan minderjarigen. Ik heb me gebaseerd op het krasbiljet zelf. Hierop staat alleen het verbod op verkoop aan minderjarigen vermeld. In het samenwerkingsakkoord dat de Loterij met elke vereniging heeft getekend, is duidelijk gespecificeerd dat verkoop aan en verkoop door minderjarigen verboden is. Vandaar het misverstand. Op het krasbiljet staat alleen verkoop aan minderjarigen vermeld. Ook de verkoop door minderjarigen is verboden.

Mijnheer Van den Bergh, wat de vraag over de herschikking betreft, het volgende. We mogen, mijns inziens, echt blij zijn dat de Nationale Loterij er op 31 december 2005 niet alleen in geslaagd is het verlies dat zij tot 2002 heeft geleden van 43 miljoen euro, op het einde van haar eerste, zij het verkorte boekjaar als naamloze vennootschap volledig op te slopen maar ook een te bestemmen winstsaldo na belastingen heeft gerealiseerd van ruim 36 miljoen euro.

Op drie jaar tijd is er dus een turn around van een verlies van 43 naar een winst van ruim 36 miljoen euro. Het lijkt mij toch belangrijk om dat te vermelden.

Van die winst werd 8 miljoen euro gebruikt om de wettelijke reserve integraal aan te leggen. 19,7 miljoen euro werd uitgekeerd in de vorm van dividenden. De resterende winst, 8,5 miljoen, werd overgedragen naar 2006.

Gelet op de uitstekende financiële gezondheid en uiteraard de sociale missie van de Nationale Loterij, is een stijging van de subsidies met 14,8 miljoen euro - dus van ruim 210 miljoen euro naar 225 miljoen euro - dan ook perfect te verantwoorden. Daarmee antwoord ik op uw eerste vraag. Ik denk dat het toch wel belangrijk is, gegeven de sociale missie van de Nationale Loterij, dat wij bijkomende goede projecten, sport enzovoort, kunnen ondersteunen via de Loterij. Ik denk dat wij daar allemaal heel blij om moeten zijn.

Ten tweede, u vroeg of ik nu met de heer Landuyt een spelletje pingpong moet spelen. Ik zou heel graag met de heer Landuyt eens pingpongen of voetballen, maar ik moet u teleurstellen: het is de Ministerraad zelf die de lijst van begunstigden vastlegt. De Ministerraad is verantwoordelijk voor de beslissing over de lijst van de begunstigden voor de herschikte subsidies inzake mobiliteit.

Heel kort, wat uw andere vragen betreft, de Ministerraad heeft de bijzondere rol willen erkennen die verenigingen spelen die zich richten op zowel het openbaar vervoer als op de doelgroepen in onze samenleving die eigenlijk – we mogen dat zo noemen – zeer zwakke weggebruikers zijn, dus voetgangers en fietsers, en zeker ook de verenigingen die volledig milieuvriendelijke weggebruikers samenbrengen, want

het spreekt voor zich dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van voetgangers en fietsers niet zo hoog is, laat staan te verwaarlozen is. Dat is de houding die de Ministerraad in dezen heeft aangenomen.

Binnenkort is er een ontmoeting gepland met MAG. Wij hebben inderdaad briefwisseling en e-mails gekregen. Op basis daarvan hebben wij een ontmoeting gepland met MAG in de eerstvolgende weken.

**10.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb nog een bijkomende vraag. U stelt dat de Ministerraad de lijst van begunstigden vastlegt. Kan de Ministerraad dan autonoom beslissen over de subsidiepot die vanuit de Loterij komt?

**10.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** De besteding van 225 miljoen euro vindt altijd door de Ministerraad plaats. Daarin zitten grote bedragen voor onder andere ontwikkelingssamenwerking en voor het rampenfonds, zoals u weet. Ook wordt een aantal specifieke verenigingen gesubsidieerd, zoals Child Focus, de Koning Boudewijnstichting en dergelijke meer. In dat kader werd ook de beslissing genomen aangaande de verdere besteding van de subsidies die niet onder de voogdij van een bepaalde minister vallen.

In dat kader hebben wij met de federale regering geoordeeld om de groepen die het openbaar vervoer volgen te versterken in hun rol van "beïnvloeder" van het beleid van het openbaar vervoer – ik bedoel daarmee onder andere de Bond voor Trein-, Tram- en Busgebruikers – zodat zij zich professioneler kunnen uitbouwen en in de toekomst meer kunnen wegen op het beleid. Daarnaast willen wij bewegingen als de Voetgangersbeweging en de Fietsersbond, die milieuvriendelijke weggebruikers vertegenwoordigen, een bijkomende subsidie geven zodat zij zich professioneler kunnen uitbouwen en in de toekomst meer op het beleid wegen.

**10.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik heb nog enkele beschouwingen daarbij.

Als de Ministerraad iets beslist dan gebeurt dit meestal op voorstel van een minister of een staatssecretaris. Als men gaat kijken naar de begunstigden in de wereld van de mobiliteit dan komt men ongetwijfeld bij u en/of bij uw collega Landuyt terecht.

**10.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Dat is juist.

**10.07 Jef Van den Bergh** (CD&V): Het voorstel zal in elk geval uit die hoek komen.

Een tweede element heeft betrekking op de milieuvriendelijkheid. Het is de eerste keer dat ik dit argument hoor. Er valt daarvoor wel iets te zeggen, maar anderzijds kan men ook niet om de vaststelling heen dat een motorrijder in vergelijking met een individuele autogebruiker al heel wat minder plaats inneemt en ook minder verbruikt. De organisatie die daar achter zit, is een vrijwilligersorganisatie die op een goede manier probeert te werken. Zij heeft het echter vrij moeilijk omwille van een gebrek aan structurele middelen en input om zich als belangenorganisatie sterker uit te bouwen. Dit staat in tegenstelling tot de automobilisten die volgens mij veel minder nood hebben om zo'n organisatie op te zetten of te subsidiëren. Ook vanuit het oogpunt van die vrijwilligers, die proberen een goede organisatie op poten te zetten en goede adviezen kunnen geven in alle mogelijke commissies met betrekking tot het verkeer, lijkt het mij toch wel zinvol om hun vraag op zijn minst in overweging te nemen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**11 Question de M. Éric Libert au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'emploi des langues dans les annonces faites dans les gares SNCB de la Région bruxelloise" (n° 12723)**

**11 Vraag van de heer Éric Libert aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebruik van de talen bij het omroepen van berichten in de NMBS-stations van het Brussels Gewest" (nr. 12723)**

**11.01 Éric Libert** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, au rang des originalités linguistiques, la presse s'est fait l'écho, à la fin du mois de septembre, d'un nouveau règlement de la SNCB – à

propos duquel vous avez d'ailleurs déjà été interrogé – relatif aux annonces au public dans les gares desservant la Région bruxelloise.

Conformément aux lois sur l'emploi des langues en matière administrative, plus précisément à l'article 18, les annonces doivent être prononcées dans les deux langues: français et néerlandais. J'ai appris que pour les gares de Bruxelles-Nord, Schaerbeek, Haren, Bordet, Evere et Meiser, la priorité allait au néerlandais, tandis que pour les gares de Bruxelles-Luxembourg, Mérode, Delta, Boendael et Saint-Job, elle était accordée au français.

Dans ce tableau, épinglons deux originalités. La vedette est certainement tenue par la gare centrale, où la priorité est accordée alternativement au néerlandais et au français – mais les années paires pour l'un, et les années impaires pour l'autre. La grande oubliée semble être la gare du Midi. En effet, du moins à ma connaissance, aucune système de répartition linguistique n'y a été décidé.

Monsieur le secrétaire d'État, le système appliqué me paraît assez arbitraire. Je rappelle à cette occasion la réalité socio-linguistique de Bruxelles, qui est très majoritairement francophone, puisque 90% de francophones y habitent – en tout cas, suivant les statistiques des actes d'état civil. C'est pourquoi, à mon sens, elle devrait imposer une priorité francophone dans les annonces des gares bruxelloises. Ce faisant, tant l'esprit que la lettre des lois linguistiques seraient respectés.

Par conséquent, monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous me faire savoir d'abord quelles sont les justifications objectives du choix du français ou du néerlandais comme langue prioritaire dans telle ou telle gare bruxelloise de la SNCB?

Ensuite, quelle est la règle en application à la gare de Bruxelles-Midi?

**11.02 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur Libert, les annonces faites dans les gares bruxelloises le sont en français et néerlandais, conformément à l'article 18 des lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative du 18 juillet 1966. La législation n'impose aucune règle quant à l'utilisation prioritaire d'une des deux langues à l'occasion des annonces.

Dans un souci d'équilibre et d'équité, il a été décidé que les annonces seraient énoncées selon les règles suivantes:

- Pour les gares de Bruxelles-Nord, Schaerbeek, Haren, Bordet, Evere, et Meiser, elles sont faites d'abord en néerlandais et ensuite en français. Il en va de même concernant les gares situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale dépendant de la gare de Bruxelles-Nord.

- Pour les gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Luxembourg, Mérode, Delta, Boendael et Saint-Job, les annonces sont prononcées d'abord en français et ensuite en néerlandais. Il en va pareillement pour les gares situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale dépendant de la gare de Bruxelles-Midi.

Finalement, en ce qui concerne la gare de Bruxelles-Central, l'ordre d'annonce est alterné chaque année.

**11.03 Éric Libert** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie d'avoir répondu à la question relative à la gare de Bruxelles-Midi. Quant à la justification que vous apportez, je pense que vous avez utilisé le mot "équité". Or, l'équité implique selon moi une référence à la proportionnalité.

**11.04 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur Libert, ce ne sont pas principalement les personnes qui habitent Bruxelles qui passent par ces gares-là. Ce sont des voyageurs en provenance de Flandre! Le critère pris en compte doit être les voyageurs et non pas les habitants.

**11.05 Éric Libert** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, il est certain que d'autres personnes que les Bruxellois utilisent les trains. J'attire cependant votre attention sur le fait que bon nombre de Wallons utilisent aussi les trains pour se rendre à Bruxelles.

**11.06 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Naturellement!

**11.07 Éric Libert** (MR): Je pense à mon estimé collègue, M. Wathelet, ainsi qu'au fameux train dit "Leburton".

Plus sérieusement, le service que la SNCB rend au travers de ses trains est un service local. Dès lors, il y a lieu de se référer à la langue la plus généralement appliquée dans la Région concernée. C'est d'ailleurs appliqué en Région flamande où l'on utilise uniquement le néerlandais et en Région Wallonne où seul le français est utilisé. Je vous renvoie donc à ma statistique basée sur les actes de l'état civil: 90% de francophones, 10% de néerlandophones.

**11.08 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Non!

**11.09 Éric Libert** (MR): Si!

**11.10 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Non, le groupe SNCB applique la législation. Il n'y a pas de doute à ce sujet.

Si l'on suit votre logique, on pourrait dire qu'à l'aéroport de Zaventem, les annonces doivent être faites uniquement en néerlandais, étant donné que l'aéroport se trouve sur une commune néerlandophone. Je peux en parler à mon collègue de la Mobilité.

Je ne comprends vraiment pas ce type de question!

**11.11 Éric Libert** (MR): Je vous répondrai, monsieur le secrétaire d'État, que je ne comprends surtout pas ce type de réponse.

**11.12 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: On suit la législation!

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

**12 Question de M. Melchior Wathelet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le rôle de la SOPIMA dans la gestion des bâtiments occupés par le SPF Finances à la rue du Paradis à Liège" (n° 12772)**

**12 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rol van SOPIMA in het beheer van de gebouwen in de rue du Paradis te Luik waar de FOD Financiën gehuisvest is" (nr. 12772)**

**12.01 Melchior Wathelet** (cdH): Constituée le 20 décembre 1996 sous la forme d'une SA au capital de 8.190.000.000 BEF répartis entre l'État belge, qui détient 1.606 actions souscrites et libérées, la Société fédérale de participation, qui détient trente actions, et la Régie des Bâtiments pour deux actions, la SOPIMA a pour objet social d'acquérir et de gérer pour compte propre ou pour compte de tiers toute opération de vente, de cession, de développement et d'investissement en matière immobilière.

J'avais d'abord posé la question au secrétaire d'État M. Jamar, pensant que les Finances géraient la SA SOPIMA, mais il m'a renvoyé auprès de vous.

Il me revient que le chiffre d'affaires de cette SA est en régression constante, et que, depuis sa fondation, la SOPIMA aurait connu de multiples modifications de son capital, qui n'atteindrait plus qu'un montant de 120.714.440 euros, après réduction de celui-ci, donc bien moins que le capital initial de la SOPIMA.

Si j'ai bien compris, la SOPIMA est une société dans laquelle on met énormément de bâtiments pour qu'elle les gère et cette société était détenue, en tout cas au départ, essentiellement par l'État qui a libéré l'ensemble des actions qu'il avait souscrites.

Monsieur le ministre, quel est le capital actuel de la SA SOPIMA? Quels sont les actionnaires actuels de

cette société et leur part d'actions respectives? L'État belge est-il représenté au conseil d'administration? Le cas échéant, par qui est-il représenté et de quelle manière? La SOPIMA est-elle en droit de transférer son capital immobilier à une Société d'investissement à capital fixe immobilière (sicafi) sans devoir recourir à une délibération gouvernementale spécifique?

Je me suis posé cette question quand on a beaucoup parlé de l'opération sicafi, où on avait entendu que l'ensemble des bâtiments détenus par la SOPIMA serait transféré vers la sicafi. Qui avait autorité pour pouvoir accepter ce transfert de propriétés? Qui est propriétaire? Comment cela est-il géré au sein de la SOPIMA? M. le secrétaire d'État Jamar m'a confirmé qu'effectivement on avait projeté de mettre dans la sicafi l'ensemble des bâtiments qui constituent le capital de la SOPIMA.

**12.02 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Le capital de la SOPIMA est de 120.714.440 euros. Ce montant est inchangé depuis 2003, année durant laquelle il a été porté à ce niveau par une réduction de capital avec remboursement à due concurrence de leur participation aux actionnaires. J'ai à ma disposition un tableau détaillé des chiffres d'affaires annuels, bénéfices avant impôts avec résultats exceptionnels et bénéfices avant impôts sans résultats exceptionnels. Je propose de vous les donner en détail. Cela pourrait aussi être publié dans le bulletin.

Les actionnaires sont l'État belge pour 98,1%, la Société fédérale de participation pour 1,8% et la Régie des Bâtiments pour 0,1%. J'ai aussi la liste des membres du conseil d'administration, qui est présidé par M. Wilfried Janssens, ancien administrateur délégué de la KBC.

Les autres administrateurs sont M. Bribosia, M. Evenepoel, Mme Geernaert, M. Rosenoer et M. Verschoten, l'administrateur délégué étant M. Ducarme.

En ce qui concerne votre quatrième question, l'article 25 de la loi-programme du 20 juillet 2006 autorise la SOPIMA à céder des droits réels sur des immeubles par voie de vente, d'apports ou d'emphytéose à la société d'investissement à capital fixe immobilière (sicafi) en vue de la constitution de laquelle l'État a publié un avis de marché dans le Journal des Communautés européennes du 17 mars 2006. Ma réponse, dont je vais vous transmettre le texte, contient également des détails à ce sujet.

**12.03 Melchior Wathelet** (cdH): Monsieur le ministre, je désirerais obtenir une précision. Il y a une autorisation de cession de droits réels. Aujourd'hui, c'est la SOPIMA qui est propriétaire, qui a la nue-propriété, le droit de jouissance de ces bâtiments-là. Elle a donc la possibilité de céder tout ce capital immobilier à la sicafi. Mais aura-t-elle la possibilité de le céder à une autre société plus offrante? Ou s'agit-il uniquement d'une cession de droits réels au niveau de la sicafi?

**12.04 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: C'est en ce sens que je vous ai répondu.

**12.05 Melchior Wathelet** (cdH): Ce sera uniquement à la sicafi?

**12.06 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Oui!

**12.07 Melchior Wathelet** (cdH): Dans ce cas, quelle est l'utilité d'une pareille publication au niveau européen si personne d'autre ne peut entrer dans le jeu? Imaginons que la SOPIMA ait un capital immobilier. Aujourd'hui, elle est autorisée à transférer les droits réels relatifs à ces bâtiments-là. Supposons qu'il y ait une autre sicafi, à la limite dans un autre pays, ou une nouvelle société qui soit intéressée par ce capital et qui propose un apport supérieur.

**12.08 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur Wathelet, je crois que cette question est davantage du ressort de M. Reynders que du mien!

**12.09 Melchior Wathelet** (cdH): J'ai posé la question à M. Jamar, qui m'a renvoyé à votre département!

**12.10 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Et il a dit qu'il m'appartenait d'y donner une réponse?

**12.11 Melchior Wathelet** (cdH): Oui! C'est la raison pour laquelle je vous la pose! Il m'a dit: "Le dossier

SOPIMA relève de la compétence de M. Tuybens."

**12.12 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Mais en ce qui concerne la cession potentielle de SOPIMA à une sicafi, elle relève davantage des compétences de M. Reynders! Que ce soit clair!

**12.13 Melchior Wathelet** (cdH): Excusez-moi, mais je ne le pense pas! Car vous exercez une "tutelle" dans ce cadre ...

**12.14 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: ... avec M. Reynders!

**12.15 Melchior Wathelet** (cdH): Mais la SOPIMA en tant que telle entre bien dans vos attributions?

**12.16 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Ce ne sont pas seulement les miennes! Ce sont également celles de M. Reynders!

**12.17 Melchior Wathelet** (cdH): Que va faire la SOPIMA de ses droits réels? Compte-t-elle les céder à la sicafi? Pourrait-elle les céder à une société plus offrante? Peut-elle décider en fonction des prix proposés par la sicafi de ne pas les céder? En effet, je suppose que si elle dispose d'une autorisation à céder ses droits réels, ceci n'en constitue pas une obligation pour autant!

**12.18 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Je propose de vous répondre dans le courant de cette semaine et de vous transmettre les informations en notre possession. Je ne dispose pas de réponse ici à cette question.

Il faut savoir que ce dossier a évolué. Vous le savez aussi bien que moi.

Je peux toutefois vous communiquer que l'article 25 de la loi-programme autorise la SOPIMA à céder ses immeubles à la sicafi.

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

Le **président**: Nous revenons à M. Deseyn pour sa question n° 12771 sur la libéralisation du marché postal.

**12.19 Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, deze vraag werd ingetrokken, omdat ze reeds tijdens de plenaire vergadering werd behandeld.

**13 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de resultaten van de mystery shoppers van loterijproducten" (nr. 12773)**

**13 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les résultats des 'clients mystère' en matière de produits de loterie" (n° 12773)**

**13.01 Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, wij hebben daarnet al de discussie over de verkoop van loterijproducten aan minderjarigen gevoerd. Ik heb ondertussen het bericht gekregen dat u hebt bevestigd dat ook voor krasbiljetten de verkoop door minderjarigen niet is toegestaan.

Werd dat ook opgenomen in een koninklijk besluit?

**13.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens**: De bepaling staat in de typeovereenkomst met de clubs, maar ze staat als dusdanig niet op de producten zelf vermeld. Daardoor is het misverstand ontstaan.

**13.03 Roel Deseyn** (CD&V): Op het misverstand berustte ook mijn bezorgdheid. Enkele krantenverkopers hadden op het probleem gereageerd, onder meer via hun federatie.

Vroeger verklaarde de regering dat de verkoop aan minderjarigen zou worden bestreden en dat daartoe

mystery shoppers zouden worden ingeschakeld, die de verdelers zouden controleren.

U kondigde vroeger aan dat u tegen 15 oktober 2006 de resultaten van de controles ter beschikking zou hebben. Ondertussen zijn wij bijna een maand later. Het is dus goed dat de commissie de resultaten van de controles kan vernemen.

Hoeveel controles grepen er plaats? In hoeveel gevallen kon worden beoordeeld of al dan niet een verkoop aan minderjarigen plaatsvond? Het is natuurlijk niet evident om als mystery shopper voldoende tijd in een shop door te brengen om een minderjarige te vatten die in een winkel een dergelijk product vraagt.

In hoeveel gevallen kregen de winkels de vraag naar dergelijke producten?

In hoeveel gevallen ging de verkoper in op de vraag en was er dus sprake van een overtreding?

Zijn er sancties verbonden aan de controles en werden daarbij ook sancties uitgesproken?

Zal het systeem van de mystery shoppers op continue basis worden voortgezet of ging het om een indicatieve steekproef?

**13.04** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, ten eerste, van de 4.025 verkooppunten van de Nationale Loterij werden er door de mystery shoppers ruim 500 bezocht.

Laat over de controles echter geen misverstand ontstaan: de mystery shoppers, die een leeftijd hebben tussen 20 en 50 jaar, hadden enkel de opdracht te controleren of de uitbaters van de verkooppunten aan de twee affichecampagnes van de Nationale Loterij gevolg gaven, namelijk de verantwoord spelcampagne en de campagne rond het verbod op de verkoop aan minderjarigen. Bovendien werd bij de aankoop van een product van de Nationale Loterij nagegaan in welke mate de verkoper zich van het verbod op de verkoop aan minderjarigen bewust was.

Sta mij dus toe duidelijk te stellen dat bij de controle geen minderjarigen worden ingezet. Evenmin wordt aan meerderjarigen met een "jeugdig voorkomen" gevraagd om producten van de Nationale Loterij te kopen.

Volgens de Nationale Loterij zou dit immers een vorm van provocatie of uitlokking zijn, wat in strijd is met de Belgische wetgeving. Bovendien zijn er bevoegdheidsproblemen met betrekking tot het vaststellen van een overtreding. Zo gebeurt de controle op de verkoop van tabak aan minderjarigen bijvoorbeeld door beëdigde inspecteurs van Volksgezondheid. In iets soortgelijks is op dit ogenblik niet voorzien.

Een en ander neemt niet weg dat de inzet van mystery shoppers wel degelijk zijn nut heeft. Zo leert de eerste test ons dat – naar mijn oordeel slechts – 77 procent van de verkopers zich voldoende bewust is van het verkoopverbod voor minderjarigen. Ook wat betreft de affichering van het verbod blijken nog vele verkooppunten niet te voldoen aan de vereiste zichtbaarheid. Deze cijfers leren dat het wel degelijk zinvol is om voort te investeren in sensibilisatie en opleiding van de verkooppunten. In 2007 wordt de affichecampagne in elk geval herhaald.

Bovendien heb ik er bij de Nationale Loterij reeds op aangedrongen dat de 23 procent verkopers die niet voldeden aan de gestelde eisen, op persoonlijke basis verder zouden worden gesensibiliseerd en opgeleid. Ook al is het hier steekproefsgewijs 500 op 4000, toch is het belangrijk dat die 23 procent van de verkopers duidelijk verder worden gesensibiliseerd en opgeleid.

Indien een verkooppunt betrapt wordt op de verkoop van loterijproducten aan minderjarigen, worden sancties getroffen. Bij een eerste overtreding verliest de uitbater van het verkooppunt zijn of haar bonus. Bij een tweede overtreding wordt een einde gesteld aan de verkoopsovereenkomst met de Nationale Loterij.

De Nationale Loterij zal verder controle blijven uitoefenen over het opvolgen van de campagnes door haar verkooppunten.

**13.05** **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. De mystery shoppers worden dus niet verder ingezet op een continue basis. Het was dus een steekproef, maar wel een interessante steekproef. 23% van de steekproef wordt verder opgevolgd, maar die 23% kan bij uitbreiding natuurlijk model staan voor een grotere groep. Daarom wil ik ook een pleidooi houden om de sensibilisering,

en de opleiding waarover u sprak, voor te stellen voor alle aanbieders. U kunt hen nog eens wijzen op de vigerende regels, aangezien een vijfde daarvan niet op de hoogte is.

Algemener, op het politieke vlak, is het de vraag of ook in andere domeinen de houding zal zijn dat de situatie waarin mystery shoppers zaken uitlokken of zich aanbieden als schijnminderjarigen, altijd beschouwd zal worden als een provocatie. De regering heeft hiermee een bepaalde richting gekozen en een positie ingenomen. Ik meen dat het ook voor andere aangelegenheden, zoals consumentenzaken, huurgeschillen, enzovoort, niet onbelangrijk is dat hierover een uitspraak werd gedaan.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**13.06 Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, alvorens mijn volgende vraag aan bod komt, het volgende.

Ik heb nog een samengevoegde vraag met de heer Deseyn onder punt 40 op de agenda, alsook de laatste vraag op de agenda. Die vragen zijn actualiteitsgebonden. Ik heb van de secretaris begrepen dat we slechts tot punt 35 gaan.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u bereid ons het antwoord dat u normaliter zou verschaffen, schriftelijk te bezorgen? Dat vergt ook het akkoord van de heer Deseyn. In die omstandigheden zouden wij onze vraag intrekken; dat wordt blijkbaar door het Reglement voorgeschreven.

In eerste instantie hangt het af van de bereidheid van de heer Deseyn om op dit verzoek in te gaan, vermits het samengevoegde vragen zijn. Het zou niet goed zijn mijn vraag nu in te trekken en ze binnen twee weken terug op de agenda laten zetten. Dan zou de actualiteitswaarde ervan verdwenen zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u ons een schriftelijk antwoord verstrekken op de vragen onder de agendapunten 40 en 43?

**13.07 Roel Deseyn** (CD&V): Als wij vandaag een kopie van het antwoord van de staatssecretaris kunnen krijgen, heb ik daar geen bezwaar tegen. Ik zou dan wel vandaag die elementen van antwoord schriftelijk willen krijgen.

**13.08 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Deze commissie bukt van de vragen. Ik vind het wel goed om middelen te vinden om vragen op die manier op te lossen. De vraag is alleen wat de precedentswaarde is van dergelijk verzoek. Als mevrouw Déom dit daarnet had geweten, had zij het misschien ook zo gedaan.

**13.09 Guido De Padt** (VLD): Dit heeft tot gevolg dat u onze vraag dan in feite moet beschouwen als een brief die wij u zouden hebben geschreven. Onze mondelinge vraag trekken wij dan in en er komt geen publicatie in het Integraal Verslag noch in het bulletin. De vraag wordt dan als ingetrokken beschouwd en wordt binnen veertien dagen niet opnieuw op de agenda geplaatst. Als u evenwel denkt dat er geheimen in vermeld staan, dat is wat anders.

**13.10 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Voor mij is het hetzelfde om de vragen waarnaar u verwijst, 12963 en 13002, zowel mondeling als via brief te beantwoorden. Ik heb daarmee geen enkel probleem en zal dus op uw verzoek ingaan en u het antwoord overmaken.

**13.11 Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dat heeft weinig met een precedent te maken, het gebeurt nog dat de minister het antwoord schriftelijk meegeeft. Ik denk dat het niet zozeer een gunst voor deze commissie is, maar dat het de zaken voor u enigszins gemakkelijker maakt, in die zin dat u de vragen zou kunnen afwerken in de voor u geplande tijd. Ik wil gerust blijven tot zeven of acht uur om die vraag te stellen, maar ik denk dat het voor u comfortabeler is om het antwoord mee te geven.

**13.12 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Mijnheer de voorzitter, de belangrijkste inspanning zou natuurlijk zijn dat het aantal vragen zou verminderen. Vandaag zijn er 56 vragen in de commissie voor de Infrastructuur.

**13.13 Roel Deseyn (CD&V):** Ik zou graag mijn wetsvoorstel behandeld zien. Als u daarop aanstuurt, geen probleem.

**14 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de aangekondigde staking en de dreigende sabotage door de christelijke en socialistische spoorvakbonden van de veiligheidsrichtlijn in het tweede spoorpakket" (nr. 12774)**

**14 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'annonce d'une grève et la menace de la part des syndicats des cheminots chrétien et socialiste de saboter la directive relative à la sécurité contenue dans le deuxième paquet ferroviaire" (n° 12774)**

**14.01 Guido De Padt (VLD):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit is een vraag die misschien ook reeds een beetje achterhaald is, hoewel de actualiteitswaarde misschien nog bestaat. Ze is opgesteld op 25 oktober op een ogenblik dat er sprake was van een 24 urenstaking op 8 november bij de NMBS.

Blijkbaar heeft die niet plaatsgegrepen, omdat de directie een aantal tegemoetkomingen aan het personeel heeft gedaan, hoewel wij nadien in de pers nog lazen dat het ongenoegen bij de vakbonden nog niet volledig zou zijn verdwenen. De vakbonden eisen financiële compensaties voor saneringen in het personeelsbestand en bijkomende inspanningen voor laaggeschoolden. Daarnaast waren zij - dit leek mij wel frappant vanwege de vakbonden - tegen de implementatie van de veiligheidsrichtlijn die in het tweede spoorwegpakket van de Europese Unie is vervat, omdat ze de loskoppeling van de nationale veiligheidsinstantie die in dat spoorwegpakket is ingeschreven, niet zagen zitten. Dat was ook een reden waarom zij van plan waren om te staken.

De omzetting van de veiligheidsrichtlijn is inmiddels besproken in de commissie van het Parlement. Ze staat nu donderdag geagendeerd voor de plenaire vergadering. Ik heb de indruk dat de regering ter zake op een goede manier bezig is, ware het niet dat er wellicht nog steeds die dreiging is vanuit de christelijke en vooral socialistische vakbonden om eventueel de liberalisering van het spoorvervoer, die volgens ons een conditio sine qua non is om onze Belgische spoorwegen op een goed spoor te zetten, ter discussie te stellen.

Mijnheer de staatssecretaris, daarom heb ik een aantal vragen. U kan nagaan welk nog beantwoordbaar zijn.

Ten eerste, ligt het vakbondsverzet tegen de veiligheidsrichtlijn ten grondslag aan de te laattijdige omzetting ervan - het is inderdaad een vaststelling dat de omzetting laattijdig is gebeurd - en bijgevolg aan de veroordeling die eventueel dreigt door het Europees Hof voor Justitie wegens de te late omzetting?

Ten tweede, blijft de regering bij haar voornemen om ook bij de invulling van de kaderwet aan de hand van koninklijke besluiten de veiligheidsrichtlijn integraal te respecteren?

Mijnheer de staatssecretaris, bent u van plan om toch een duidelijk signaal te geven aan de spoorvakbonden dat het negeren van spoorpakketten voor ons niet langer gewenst is?

Hoe kijkt u aan tegen de eis van recurrente financiële compensaties voor saneringen in het personeelsbestand?

**14.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, de laatste twee vragen moeten eigenlijk worden opgelost in een sociaal overleg over de vraag hoe de relatie tussen de directie van de NMBS en de spoorwegvakbonden moet geschieden. Ik ga daar geen uitspraken over doen.

Wat uw eerste vraag betreft, ligt het vakbondsverzet aan de basis van de laattijdige omzetting ervan en bijgevolg een dreigende veroordeling? Neen, dat is niet het geval. De regering blijft ook bij haar voornemen om ook bij de invulling van de kaderwet de veiligheidsrichtlijn integraal te respecteren. Ik denk dat de regering daar het best bij blijft. Veiligheid is uiteraard voor ieder van ons een grote prioriteit.

**14.03 Guido De Padt (VLD):** Ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

**14.04 Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mag ik u vragen om ook voor mijn vraag nr 13.000, onder agendapunt 42 op onze agenda, een dergelijke procedure toe te passen? Dan hoeft de agenda van de volgende vragenronde niet onnodig verzwaard te worden.

Aangezien de staatssecretaris wellicht niet de tijd heeft om te blijven tot agendapunt 42, stel ik voor om ook deze vraag in te trekken, als het antwoord vandaag meegedeeld kan worden.

Le **président**: Nous continuons avec les questions jointes.

**14.05 Staatssecretaris Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, deze vraag verliest haar actualiteitswaarde niet. Laat ons daar intellectueel eerlijk over zijn. Waarom zouden we de commissie niet gewoon afschaffen en alles schriftelijk doen?

**14.06 Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dat is geen correct vertolken van onze vraag. We zeggen dat er een probleem is omdat dat de vragen vandaag niet beantwoord kunnen worden. Hoe kan de commissie het best gediend worden, de commissie die recht heeft op een antwoord binnen de gestelde limieten? Wij stellen een compromis voor om de staatssecretaris van dienst te zijn. We stellen ons tevreden met een officieus antwoord. Het komt dan wel niet in het Integraal Verslag maar wij hebben dan toch een antwoord gekregen op onze bezorgdheden. Ik denk dat dit allerminst tegen het nut...

**14.07 Staatssecretaris Bruno Tuybens**: Uw vraag brengt niets nieuws naar voren en mijn antwoord zal uiteraard ook weinig of niets nieuws naar voren brengen.

**14.08 Roel Deseyn** (CD&V): Dan zie ik niet in waarom we ze aan de volgende agenda moeten plaatsen, als u er zo over denkt.

**14.09 Staatssecretaris Bruno Tuybens**: Ik zie niet waarom u die vraag stelt. Dat is echter weer iets anders.

**14.10 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik ben het in die zin eens met de staatssecretaris dat hier een aantal vragen perfect schriftelijk zou kunnen worden behandeld en doorgezonden via het Bulletin van Vragen en Antwoorden. We moeten er dan zeker van zijn dat we ook binnen de maand antwoord krijgen. Ik zeg niet dat de staatssecretaris daar in de fout gaat, het is gewoon een probleem met een aantal van zijn collega's. Ik ben in de commissie vorige week acht schriftelijke vragen die al maanden achterwege bleven mondeling komen stellen omdat ze niet tijdig beantwoord werden. Mijnheer de staatssecretaris, dat was niet aan u maar aan uw collega Landuyt. Het waren vragen waarvan ik vond dat ze tijdig moesten beantwoord worden, zeker binnen de dertig dagen. Daarom ben ik ze na drie maanden in deze commissie komen stellen. Ik ben het er echter volledig mee eens dat we toch zouden moeten proberen om het aantal vragen enigszins te beperken. Een aantal vragen kan inderdaad schriftelijk worden gesteld.

#### **15 Samengevoegde vragen van**

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "verkiezingsdrukwerk" (nr. 12810)

- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de gebrekkige verdeling van verkiezingsfolders" (nr. 12850)

#### **15 Questions jointes de**

- M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les imprimés électoraux" (n° 12810)

- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes de distribution des dépliants électoraux" (n° 12850)

**15.01 Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, deze vraag gaat over enkele klachten die wij, nu een verkiezingsperiode voorbij is, ontvingen op het ogenblik dat de campagne nog aan de gang was, zowel

vanuit de geledingen van De Post zelf als van kandidaten die blijkbaar het slachtoffer waren van een gebrekkige bedeling van het verkiezingsdrukwerk.

Ook hoorde ik nogal eens een postmeester klagen over het feit dat in de aanloop naar de verkiezingen het absentisme hoger was dan in normale omstandigheden. Dat zou mogelijkerwijze te maken hebben met het vele werk dat op dat ogenblik op de postbodes afkwam.

Vandaar een aantal vragen, mijnheer de staatssecretaris. Ten eerste, hoeveel geadresseerde en niet-geadresseerde verkiezingsdrukwerken werden er in de periodes voorafgaand aan de gemeenteraadsverkiezingen van 2000 en aan die van 2006 bedield, zo mogelijk opgesplitst per provincie? Ik besef wel dat dat eigenlijk voorwerp zou moeten uitmaken van een schriftelijke vraag, maar misschien beschikt u over de gegevens.

Ten tweede, hoeveel klachten over een beweerde slechte bedeling van verkiezingsdrukwerk van verkiezingskandidaten ontving De Post tijdens dezelfde periodes, met de dezelfde opsplitsing? Van welke aard waren die? Werden zij na onderzoek grondig bevonden en welk gevolg werd eraan gegeven?

Ten derde, om eens af te toetsen of het absentisme een probleem kan zijn geweest, hoe hoog was de graad van absentisme van 1 september tot 8 oktober 2006? Hoe hoog was die in dezelfde periode in 2004 en 2005, dat om eventueel de vergelijking te kunnen maken?

**15.02 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik meen dat de problematiek perfect geschetst is door collega De Padt. Alleen spreekt de heer De Padt op een gegeven moment over "vermeende" problemen in bepaalde postkantoren. In Lier heeft men effectief toegegeven dat er een probleem was.

Dit is het positieve aan de zaak, – als wij toch even een bloemetje mogen gooien naar De Post inzake die problematiek – dat De Post wat Lier betreft onmiddellijk heeft gereageerd met te zeggen dat hij een onderzoek zou doen uitvoeren. Dat onderzoek is effectief gebeurd. Er werd inderdaad een aantal steekproeven gedaan en er zijn inderdaad postrondes bekeken waar er eventueel problemen waren geweest. Dat onderzoek is gebeurd en men heeft toegegeven dat er inderdaad problemen zijn geweest, zeker wat de bedeling van een aantal folders in onze stad betreft.

Kortom, ik meen dat op dat vlak de communicatie sterk verbeterd is. Dat is, meen ik, al een eerste stap vooruit.

Uiteraard blijft het probleem in globo. Wat zijn daarvan de oorzaken? Hoe komt het dat het zo moeilijk is gegaan en dat er inderdaad absentisme was en dat er postbodes zijn die zo overwerkt zijn, dat zij die dingen niet meer konden bedelen?

Ik zou natuurlijk ook graag van u vernemen wat daaraan in de toekomst zal veranderen, want wij staan weer voor een verkiezingsperiode. Het mag duidelijk zijn dat ook dan weer de kandidaten door De Post gevraagd zal worden gebruik te maken van de diensten van De Post om hun pamfletten te verspreiden. Ik hoop dat de problemen tegen dan toch zullen zijn opgelost.

**15.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Mijnheer de voorzitter, algemeen stip ik aan dat de bedeling van het verkiezingsdrukwerk in "dag plus één" dient te gebeuren, maar door de belangrijke volumes aan verkiezingsdrukwerken waarmee De Post dit jaar werd geconfronteerd, zijn er inderdaad vertragingen opgetreden. Om deze vertragingen te vermijden, heeft de mail-, collect- en distributieverantwoordelijke bij De Post een dagelijkse samenvatting van alle onbedeelde verkiezingsdrukwerken ontvangen. Deze samenvatting, samen met de ontvangen klachten bij het servicecenter van De Post, heeft De Post toegelaten de nodige maatregelen te treffen om de distributie beter te laten verlopen.

De Post heeft ook preventieve acties ondernomen bij politieke partijen om zeker te zijn dat alle voorafgaande vereisten werden geëerbiedigd. Het betreft vooral de conditionering van verkiezingsdrukwerken en de betreffende administratie.

Het ligt voor de hand dat voor de toekomst verschillende maatregelen worden genomen. Een interne commissie is momenteel bezig met de planning van de verbeteringsacties voor de komende verkiezingsperiodes. We denken onder meer aan een overzichtsplanning die de operations specialist van De

Post zal toelaten om op voorhand controle op de conditionering uit te voeren.

Er wordt uiteraard altijd een onderzoek gevoerd naar de klachten die er zijn geweest. Er wordt een ondervraging gehouden onder de bevolking. Al of niet op basis van de uitgevoerde steekproeven, wordt het vermoeden al dan niet bevestigd van exemplaren die niet zijn bedeed. Dan worden er uiteraard intern maatregelen genomen om dit probleem te verhelpen. Het spreekt dus voor zich dat De Post hierin zijn verantwoordelijkheid neemt.

Ik heb de cijferdata aangaande de ontvangen klachten niet per provincie gekregen, maar wel per soort. Er zijn 111 incidenten gerapporteerd, maar het is wel belangrijk daarover een woordje uitleg te geven. Er zijn voor de verkiezingsperiode van 2006 111 klachten ontvangen, maar dat is werkelijk alles, van vertragingen tot verdwijningen, enzovoort. Na een eerste vorm van communicatie, bleven 33 officiële klachten over.

Ik kom op het type van de klachten. Vijf keer ontbrak een bepaald bijvoegsel, tweemaal was er sprake van een foute distributie, eenmaal ging het om een omkering van de zendingen, driemaal was een slecht tarief aangerekend, zes keer was het drukwerk niet bedeed, één klacht had betrekking op de recuperatie van drukwerk en vijftien keer ging het over een laattijdige bedeling.

Het cijfer 33 is dus op die manier opgedeeld. Van de 33 klachten bleven er 26 over waarvoor een schadevergoeding betaald zal moeten worden. De andere problemen werden tijdens de verkiezingsperiode opgelost. De eventuele betaling gebeurt na een onderzoek van de operation specialist van De Post. Op deze manier verkrijgt De Post alle informatie in verband met de klacht en kan men vaststellen waar een fout werd begaan. Bijgevolg neemt de verantwoordelijke van het Service Center de beslissing om een voorgestelde schadevergoeding al dan niet te betalen.

Mijnheer De Padt, u vroeg nog bijkomende cijfergegevens over het afgegeven verkiezingsdrukwerk per provincie. Er kan op dat vlak geen vergelijking gemaakt worden met 2000, aangezien de cijfers niet zo lang gearchiveerd worden. Ik geef u de cijfers voor 2006, telkens in miljoenen uitgedrukt: Oost-Vlaanderen 13,5 West-Vlaanderen 12,3 Brussel 2,2 Vlaams-Brabant 9,8 Waals-Brabant 4,6 Henegouwen 7,2 Namen 4,6 Luxemburg 3,1 Luik 6,5 Antwerpen 13 en Limburg 8. Dat zijn dus de cijfers van het afgegeven verkiezingsdrukwerk, per provincie.

Gegevens over het geadresseerde verkiezingsdrukwerk heeft De Post per regio de volgende cijfers en ik wil die wel allemaal voorlezen, maar, mijnheer De Padt, misschien is het meer aangewezen dat ik u alle cijfers bezorg.

Wat het absentisme betreft, de gegevens van oktober 2006 zijn jammer genoeg nog niet beschikbaar. U vroeg naar het ziekteverzuim, vergeleken met dezelfde periode in 2004 en 2005. In september 2004 bedroeg het ongeveer 9% en in oktober 8,9%. In september 2005 bedroeg het 8,7% en in oktober ook 8,7%. Het ziekteverzuim in september 2006 bedroeg 8,3%. Voor oktober zijn er nog geen cijfers beschikbaar.

Ziedaar de antwoorden op uw vragen.

**15.04 Guido De Padt (VLD):** Mijnheer de staatssecretaris, ik ben in blijde verwachting van de cijfers. Ze kunnen misschien ook, zoals destijds naar aanleiding van een andere vraag is gebeurd, overhandigd worden en gepubliceerd. Als u de cijfers aan het secretariaat bezorgt met kopie voor ons, kunnen ze gepubliceerd worden.

Wij zullen het punt voort bestuderen.

**15.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang):** Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Onze bekommernis gaat natuurlijk uit naar de postmensen te velde. Wij hebben zelf mogen ondervinden dat zij onvoorstelbaar werden overstelpt met werk. Dat De Post concurrentiëler wil zijn en niet langer in een monopolistische omgeving kan werken, is uiteraard een goede zaak. De Post moet er dan echter zelf voor zorgen dat de postmensen hun job op een goede manier kunnen uitoefenen.

Wij hebben niet alleen in Lier problemen met de postbedeling vastgesteld, maar in verschillende steden en gemeenten. Ik hoop dat de maatregelen die u hier hebt aangekondigd, ervoor zullen zorgen dat de problemen zich in de toekomst opnieuw voordoen.

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

**16** Question de Mme Camille Dieu au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la liaison ferroviaire Mons-Quévrain-Valenciennes" (n° 12814)

**16** Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de spoorverbinding Bergen-Quévrain-Valenciennes" (nr. 12814)

**16.01** **Camille Dieu** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, en février 2005, j'interrogeais le ministre de l'époque sur le projet de réouverture de la liaison ferroviaire Mons-Quévrain-Valenciennes. Il m'avait répondu qu'une étude sur la réouverture était inscrite dans le contrat de gestion de la SNCB, qu'elle concernait essentiellement le trafic voyageurs et qu'elle devait commencer dans un avenir proche, la SNCF ayant elle-même lancé un cahier de charges relatif à la finalisation du dossier. On m'avait dit d'attendre quelques mois.

J'ai attendu 11 mois et, en janvier dernier, je suis revenue à la charge en vous interrogeant sur ce dossier, étant entendu que nous savions qu'un consultant privé français avait pris contact avec la SNCB et Infrabel pour disposer de divers éléments tels que les coûts ou la technique et pour voir quel scénario pouvait être envisagé. Je souligne également que nous avons parlé du fret mais aussi du trafic voyageurs et que B-Cargo était intéressé par le projet. Bref, tout le monde semblait converger dans le même sens.

Vous m'avez dit, à ce moment-là, que vous aviez participé – ou en tout cas la SNCB et Infrabel – à une réunion d'un comité de pilotage du côté français qui s'était tenue à la sous-préfecture de Valenciennes en présence des forces vives régionales. Il apparaissait que la région Nord-Pas-de-Calais, la Chambre de commerce et d'autres intervenants, dont B-Cargo, semblaient insister pour cette réouverture, tant du point de vue du trafic voyageurs que du fret. Vous m'aviez signalé qu'une deuxième réunion devait avoir lieu dans le courant du premier trimestre 2006.

J'ai lu récemment, dans la "Voix du Nord", journal français local: "Valenciennes-Mons: vers la réouverture de la voie ferrée, la procédure de consultation publique préalable a débuté." Il faut savoir que du côté français, effectivement, les six maires intéressés par la réouverture de la ligne ont tenu des informations dans leurs mairies à ce propos et qu'ils ont mis à disposition de la population des registres de consultation, d'information et de remarques à formuler. On a même évalué le coût de cette réouverture, qui serait de 50 millions d'euros. Diverses possibilités ont été prévues: soit une liaison directe par l'électrification de la ligne, soit un arrêt à Blanc-Misseron, à côté de Quévrain, pour permettre aux voyageurs d'avoir la correspondance.

Monsieur le ministre, l'attente a été longue et je voudrais savoir ce qu'il en est du côté belge. Qu'envisage-t-on de faire? Les cheminots commencent à trouver le temps long, eux aussi.

**16.02** **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Dieu, l'étude relative à la réouverture de la ligne Mons-Valenciennes et au trafic voyageurs, réalisée sur l'initiative du Réseau Ferré de France (RFF), s'est terminée en février 2006. Sur la base des conclusions de cette étude, le RFF, propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français, a lancé une procédure de consultation préalable auprès du public français. Cette consultation a eu lieu du 2 octobre au 2 novembre 2006.

L'année 2007 sera marquée par un ensemble d'autres procédures prescrites par la réglementation française.

Fin 2007, une convention de financement des travaux devrait normalement pouvoir être signée dans le cadre du nouveau contrat-plan développé entre les acteurs institutionnels français.

Les études techniques devraient s'étendre de début 2008 à mi-2009 et les travaux de mi-2009 à fin 2010.

En Belgique les travaux sont de faible importance. Ils correspondent à la pose de 900 mètres de voies

uniques électrifiées et n'impliquent pas de modification sensible du relief. Le budget est estimé à environ 2 millions d'euros. La réalisation de ces travaux ne pose pas de problème spécifique à Infrabel dès lors qu'une ou plusieurs demandes précises de capacité ferroviaire auront été formulées.

**16.03 Camille Dieu (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Si je vous ai bien compris, les travaux seront effectués et devraient être terminés en 2010.

**16.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État:** Oui.

**16.05 Camille Dieu (PS):** Puis-je vous demander de bien vouloir me remettre votre réponse écrite?

**16.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État:** Oui, il n'y a aucun problème.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**17 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebruik van sms-applicaties door de NMBS voor informatie aan de treinreizigers" (nr. 12817)**

**17 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'utilisation par la SNCB d'applications sms pour informer les voyageurs" (n° 12817)**

**17.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, toen zich een aantal maanden geleden ernstige incidenten voordeden op de spoorwegen met grote vertragingen tot gevolg, hebben wij tijdens het vragenuurtje in de plenaire vergadering een debat gevoerd over het informeren van de reizigers van dergelijke gevallen. Ik meen dat collega De Padt toen ook vragen heeft gesteld.

We hebben toen voorgesteld dat de NMBS, in geval van grote storingen op het spoorwegennet in het algemeen of van vertragingen op bepaalde lijnen, haar klanten nauwkeuriger zou kunnen waarschuwen door middel van een sms-systeem. U hebt dat voorstel toen weggewuifd, onder andere omdat het in Nederland niet succesvol zou zijn en omdat het te duur zou zijn.

In Nederland was dit een proefproject met een betalende dienst waarvoor de treinreizigers zich moesten inschrijven. Volgens ons zou een dergelijke dienst in het abonnement inbegrepen moeten zijn zodat dit geen extrakosten met zich meebrengt voor de reizigers.

Dat dit duur zou zijn voor de spoorwegmaatschappij is ook relatief. Ik heb contact gezocht met een aantal mensen in navolging van de idee die wij toen lanceerden. Volgens mijn contacten hoeft de opzet van een dergelijke dienst helemaal niet zo duur te zijn. De belangrijkste uitdaging is een goede informatiedoorstroming via allerlei systemen en via computer.

Bovendien is er volgens ons ook een belangrijke commerciële return voor het spoorbedrijf, een return die wellicht groter is dan die van vele dure advertentiecampaagnes en/of televisiespots. Op die manier kan dit een win-wininvestering zijn voor zowel de treinreizigers als de spoorwegmaatschappij.

Ik wil die idee daarom nog eens aan u voorleggen. Vindt u als staatssecretaris ook niet dat dit idee op zijn minst een ernstig onderzoek verdient en dat het bij een eventueel positieve evaluatie zou moeten worden opgenomen in een eerstvolgende wijziging van het beheerscontract?

**17.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, er werd inderdaad al onderzocht of informatie over treinvertragingen aan de reizigers kan worden meegedeeld via sms.

Uit die studie bleek dat de gegevens te weinig betrouwbaar waren - te weinig meetpunten, een gedeeltelijk nog manuele encoding, enzovoort - om een goede sms-service aan de reizigers te kunnen bieden. Er wordt momenteel nagegaan of de betrouwbaarheid van die gegevens intussen voldoende is verbeterd.

U stelt voor om deze dienst gratis aan te bieden aan alle treinkaarthouders. De NMBS zou echter genoodzaakt zijn om de bijkomende kosten van deze dienst te verhalen op alle treinkaarthouders en een meerprijs door te rekenen in de prijs van de treinkaart. Dit lijkt mij en de NMBS commercieel noch beleidsmatig een goede zet. Bovendien is de jaarlijkse tariefverhoging beperkt door het beheerscontract waardoor een dergelijke kost niet gemakkelijk kan worden doorerekend in de prijs van een treinkaart.

**17.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw antwoord. Dateert het onderzoek dat daarnaar werd gevoerd, reeds van lang geleden? Ik kan me toch voorstellen dat de vertraging door de schriftelijke notering en meetpunt, ondertussen zijn verholpen doordat alles is geïnformatiseerd.

**17.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens:** Mijnheer de voorzitter, ik verwijs wat dat betreft naar mijn antwoord in de vorige commissievergadering. Dat was toen ook uitgebreider. Ik denk dat die studie dateert van een vroegere datum. Zolang het encoderen nog manueel of gedeeltelijk manueel moet verlopen, is, denk ik, het risico dat er foutieve informatie ter beschikking wordt gesteld aan de consument, te groot. Ik denk dat we dit te allen prijze moeten vermijden. Naar het oordeel van de NMBS-groep zou dit enkel kunnen gebeuren via bijkomende kosten, die te verhalen zijn op de consument. Vandaar ben ik in ieder geval zelf niet geneigd om dit te aanvaarden.

**17.05 Jef Van den Bergh (CD&V):** Op de kosten kom ik zodadelijk terug, maar ik vind het toch verbazend dat er nog steeds manueel moet worden geëncodeerd met betrekking tot dergelijke incidenten. In juni, naar aanleiding van de ernstige incidenten, waren we het er allemaal over eens dat het essentieel is voor een goede dienstverlening dat er accurate reizigersinformatie beschikbaar is die, zowel in betrokken stations als in de eventueel gestrande treinen, kan worden omgeroepen. Dat de informatie niet op een quasi automatische manier kan worden verspreid, vind ik toch een frappante vaststelling. Eens alles geïnformatiseerd zou zijn, is het opzetten van een systeem om dit via sms door te sturen, vrij eenvoudig en dat hoeft echt niet zoveel te kosten. Ik heb er ernstige vraagtekens bij dat dit voor de NMBS een onoverkomelijk struikelblok zou zijn, in het licht van de financiële middelen die er worden besteed aan promotiecampagnes televisiespots en dergelijke. Ik denk dat het invoeren van een dergelijk sms-systeem slechts een fractie daarvan zou kosten.

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

De **voorzitter**: Zo komen wij tot vraag nr. 12819 van de heer Van den Bergh over het personeelstekort bij de NMBS.

**17.06 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, aangezien ik in deze vraag nogal wat statistische gegevens vraag en vermits de problematiek ook al werd aangekaart door collega De Padt in zijn vraag nr. 21, lijkt het mij zinvol om deze vraag om te zetten in een schriftelijke vraag.

## **18 Questions jointes de**

- M. David Lavaux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'enquête de Test-Achats sur la SNCB" (n° 12820)

- M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "une enquête privée sur la satisfaction des clients de la SNCB" (n° 12865)

## **18 Samengevoegde vragen van**

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de enquête van Test-Aankoop over de NMBS" (nr. 12820)

- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "een privéonderzoek naar de tevredenheid van de NMBS-klanten" (nr. 12865)

**18.01 David Lavaux (cdH):** Monsieur le secrétaire d'État, "Test-Achats" vient de dévoiler le contenu d'une enquête de qualité sur la SNCB réalisée auprès de 6.000 voyageurs.

Contrairement à la précédente enquête menée sur le même sujet en 1997, nous trouvons regrettable que la SNCB ait refusé de collaborer. "Test-Achats" rapporte que la SNCB s'est justifiée en émettant des doutes

quant à l'utilité d'une telle enquête à grande échelle. À la suite de ce refus, les questionnaires n'ont pu être distribués dans les gares: la distribution devait s'effectuer "à une distance de minimum 20 mètres de la sortie des gares".

L'enquête fait état d'un manque important de places assises dans les trains. En ce qui concerne les retards des trains, "Test-Achats" relève que, dans 63% des cas, les voyageurs n'ont pas été informés des causes des retards dont ils ont été victimes.

En matière de confort aussi, beaucoup d'améliorations pourraient encore être apportées: les commodités et les équipements présents dans les trains sont très mal jugés avec un très faible score de 5,2/10, tout comme la propreté en général avec une moyenne de 6,2/10. Les voyageurs ont également mal noté l'infrastructure des gares.

En outre, l'étude suggère certaines améliorations en termes de ponctualité des trains et de compensation offerte aux voyageurs en matière de service minimum en cas de grève, d'offre de transport en semaine ou de diffusion d'informations en cas de retard.

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous nous expliquer les raisons qui ont justifié le refus de la SNCB de collaborer à cette enquête et pourquoi elle a même entravé sa réalisation?

Pourriez-vous nous expliquer les suites que vous entendez donner aux défaillances relevées par "Test-Achats", plus particulièrement par rapport aux suggestions formulées dans l'étude sur l'information, les causes des retards, l'amélioration de l'offre en semaine et du service de compensation?

**18.02 François Bellot (MR):** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, "Test-Achats" a donc procédé à cette étude. Les résultats de son enquête diffèrent sensiblement de ceux des enquêtes trimestrielles commandées par la SNCB à la société Ipsos. Au-delà de la question de savoir dans quelle mesure ces différents résultats sont comparables en raison des différences d'échantillonnage et de méthodologie, les conclusions de "Test-Achats" méritent que l'on s'y attarde.

Ainsi, en matière de ponctualité, le résultat peu favorable tient principalement au fait que les règles de "neutralisation" que la SNCB utilise ne s'appliquent pas à l'enquête de "Test-Achats". En 2005, à titre d'exemple, plus de 8.500 trains ont été supprimés. La SNCB n'en tient pas compte dans ses enquêtes, au contraire de "Test-Achats". La nouvelle politique de compensation en cas de retards fréquents serait "copiée des chemins de fer d'Europe orientale avant la chute du mur de Berlin", d'après un commentaire de "Test-Achats".

La question des prix et de leur augmentation annuelle se pose en liaison avec une qualité du service qui n'augmente pas au même rythme.

En cas de grève, un service minimum serait le bienvenu, conclut l'étude.

L'offre de service en semaine se rapproche des résultats de la SNCB.

Le manque de places assises est également souligné et le manque de propreté est dénoncé.

Enfin, la diffusion d'informations lors des retards reste insuffisante: en cas d'incidents majeurs, le personnel d'accompagnement semble démuné pour informer les usagers présents dans les trains immobilisés.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle est votre réaction vis-à-vis de chacun des constats de l'enquête de "Test-Achats"?

**18.03 Bruno Tuybens,** secrétaire d'État: Chers collègues, c'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai suivi le débat qui s'est déroulé après la publication de l'article dans "Test-Achats".

Comme vous venez de le stipuler, la comparaison avec les résultats des enquêtes Ipsos est difficile étant donné la différence de méthodologies et d'échantillonnages. Néanmoins, les résultats constituent un indicateur pour la SNCB pour savoir où ses clients demandent une amélioration.

Il est clair que dans ce sens, l'enquête de "Test-Achats" a ses mérites. Tout comme les enquêtes menées

par Ipsos pour la SNCB complètent une partie de l'image globale. Le grand avantage des campagnes de mesure Ipsos est leur fréquence élevée, ce qui permet de démontrer les tendances dans la satisfaction des clients. Cela signifie qu'aussi bien les résultats de "Test-Achats" que ceux d'Ipsos ne sont pas mauvais bien que, naturellement, il y a une grande marge d'amélioration.

Par ailleurs, ces deux enquêtes trouvent leur valeur dans le fait qu'elles permettent à la SNCB d'établir quels aspects du service doivent faire l'objet d'une approche prioritaire.

En ce qui concerne la ponctualité, comme vous, je suis de très près le chiffre de ponctualité. Il est vrai – et cela me préoccupe – que cet indicateur ne s'améliore pas.

En ce qui concerne le débat "avec ou sans neutralisation", un voyageur avec retard ne s'intéresse guère au fait de qui est le responsable primaire du retard. Il regarde surtout le retard qu'il a une fois arrivé à sa destination. La notion de neutralisation est pourtant importante car si on ne tient pas compte des incidents causés par des tiers, il devient très difficile de mesurer sur une base objective le fonctionnement du groupe SNCB. Le nombre des suicides et d'accidents routiers avec influence sur la ponctualité varie tous les mois. On dispose de deux chiffres de ponctualité. Infrabel a également communiqué des pourcentages de régularité sans neutralisation. En 2005, cette part atteignait 91,9%

Ce chiffre constitue un bon résultat si on le compare à ceux des réseaux voisins. Sur certaines lignes, la régularité est inférieure à la moyenne du réseau. Les travaux importants d'investissement exécutés dans plusieurs grandes gares y contribuent pour une bonne part, celles-ci disposant d'un nombre réduit de quais. Vu la succession rapide des trains aux heures de pointe, le moindre retard, qu'il soit dû ou non au groupe SNCB, se répercute automatiquement sur le train suivant.

Quant à l'information des clients en cas de perturbation du trafic, ce qui n'est pas sans lien avec la question précédente de M. Van den Bergh, c'est l'une des priorités. Le groupe SNCB a effectué et effectue encore une étude interne sur le sujet en collaboration avec toutes les parties concernées au sein du groupe. C'est ainsi qu'en 2005, le projet prévoyant l'équipement de tous les points d'arrêt en systèmes de sonorisation a été complété. Dans le même contexte et pour accélérer l'arrivée de l'information sur le terrain, il a été décidé de mettre à la disposition des gestionnaires du trafic un agent de liaison dont la tâche consiste à informer les accompagnateurs de train des retards plus ou moins conséquents des trains ou de leur déviation sur une autre ligne. L'agent de liaison qui reçoit les informations en temps réel informe ses collègues à bord des trains au moyen du gsm.

Vous m'avez également interrogé sur la possibilité d'avertir les voyageurs par sms, il s'agit d'un système d'information vulnérable pour les voyageurs. En tout cas, nous avons déjà connu des améliorations dans ce domaine.

Au sujet du service minimum en cas de grève, je me demande comment on doit l'organiser. Imposer un train par heure? Comment peut-on canaliser le flux de voyageurs à l'heure de pointe dans une grande gare comme Liège ou Namur vers un seul train? Je me pose la question.

Pour répondre aux griefs concernant le manque de places assises, des voitures supplémentaires à deux niveaux ont été commandées. Nous espérons que cela pourrait résoudre les problèmes actuels.

Par ailleurs, j'admets bien volontiers que le système de compensation soit lourd pour le voyageur. Toutefois, il convient de noter que, lors de leur conférence de presse, les responsables de "Test-Achats" ont fait remarquer que la SNCB était l'un des premiers opérateurs à avoir mis en place un système de compensation tant pour les retards importants que pour les retards fréquents. Cette observation n'apparaît malheureusement nulle part dans l'article. Il s'agit cependant d'un système tout à fait nouveau en Europe; il est primordial de le dire.

Il était convenu, dès le départ, qu'une fois le système opérationnel, toute suggestion en vue d'une amélioration pourrait être faite et qu'il serait procédé à une évaluation après un an; c'est d'ailleurs ce qui est prévu dans le contrat de gestion. Je me demande – et je vous pose la question – comment nous pourrions organiser différemment un tel système

Enfin, il faut souligner que, dans ce dossier, la SNCB prend en considération le point de vue du voyageur. Ainsi, la société ne se base pas sur le retard du train, mais bien sur le vécu dudit voyageur. Pour l'octroi de

la compensation, il est tenu compte de son expérience concrète de voyage. Voilà pourquoi un retard dû à une correspondance manquée est également pris en considération.

Je répète qu'aujourd'hui le premier souci de la SNCB est de prendre en compte le point de vue du voyageur dans le cadre de l'application de ce système de compensation.

**18.04 David Lavaux** (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, j'ai apprécié les explications que vous nous avez données.

Par ailleurs, je prends acte du fait que vous considérez que les différentes enquêtes ont leur mérite, qu'elles soient menées officiellement par la SNCB ou par "Test-Achats".

Dès lors, je ne comprends pas pourquoi la SNCB tente d'entraver la réalisation des enquêtes de "Test-Achats" et refuse d'y collaborer.

**18.05 François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, tout comme M. Lavaux, je vous remercie pour les éléments de réponse que vous nous avez apportés.

Il faut évidemment que la SNCB reste très attentive pour pouvoir continuer à assurer le même service quel que soit le développement de sa clientèle.

Je n'ignore pas les investissements importants en matériel et toute la problématique de la sécurité qui lui échappe en grande partie, même si elle y est confrontée quotidiennement.

Je pense par ailleurs que des efforts significatifs doivent être consentis par la SNCB pour utiliser les outils des nouvelles technologies, pas uniquement en termes de communication, mais pour pouvoir rester en contact permanent tant avec le personnel de conduite que le personnel d'accompagnement. Au cours des deux ou trois dernières années, des incidents sont survenus au cours de l'été. Des trains restaient parfois en pleine campagne et les accompagnateurs ne sont pas tenus informés de ce qui se passe exactement. Voilà qui est très ennuyeux, car si les trains peuvent être dotés d'un système de sonorisation, il est inutile aussi longtemps que les accompagnateurs eux-mêmes ne sont pas correctement informés! Ils ne peuvent pas donner d'informations s'ils en sont démunis!

En effet, un client acceptera un retard de 50 minutes dû à un incident technique, mais au bout de ces 50 minutes, il convient de lui dire si le train redémarre ou s'il y a un retard supplémentaire de 10 minutes et ne pas le laisser en rase campagne, en difficulté. Finalement, c'est l'agent accompagnateur qui est la vitrine de la SNCB.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**19 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la dénomination du tunnel TGV entre Liège et l'Allemagne et de la gare TGV de Liège" (n° 12833)**

**19 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de benaming van de HST-tunnel tussen Luik en Duitsland en van het HST-station van Luik" (nr. 12833)**

**19.01 François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, chers collègues, il me revient que la dénomination des infrastructures TGV dans la région liégeoise interpelle différents services de la SNCB ainsi que des autorités locales, notamment en rapport avec l'élaboration du plan d'urgence et d'intervention.

Le tunnel qui sera emprunté par le TGV sur l'itinéraire reliant Liège à Aix-la-Chapelle doit obtenir une dénomination précise pour être repris dans le plan d'urgence. M. le secrétaire d'État peut-il m'informer des dispositions prises pour cet ouvrage d'art important, tant par les autorités locales que par la SNCB?

Différentes suggestions ont été formulées. La première a été "tunnel de Soumagne", car c'est dans cette commune que la longueur du tunnel est la moins importante sur l'ensemble de son tracé. Une autre suggestion fut exprimée: "tunnel TGV Pierre Clerdent", du nom d'un ancien gouverneur de la province de Liège particulièrement actif et qui sut, par ses nombreuses démarches, convaincre les différentes autorités d'assurer la liaison TGV de Liège vers Bruxelles et de Liège vers l'Allemagne. Il fut l'élément fédérateur et mobilisateur de toutes les énergies qui se sont consacrées à cet important projet pour la région liégeoise.

Ensuite, pouvez-vous me fournir des précisions quant au nom de la future gare TGV de Liège? Aujourd'hui, la gare de Liège est "Liège-Guillemins". Comment sera baptisée cette gare? Est-ce TGV, TGV-Liège, TGV-Liège-Limburg, Basse-Meuse? Bref, j'aurais souhaité obtenir quelques précisions, monsieur le secrétaire d'État, sur l'état d'avancement de ces dénominations.

*Voorzitter: Guido De Padt.*

*Président: Guido De Padt.*

**19.02 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur Bellot, il a en effet été proposé d'attribuer l'appellation "tunnel Pierre Clerdent" au tunnel de Soumagne. Cependant, pour attrayante qu'elle soit, cette suggestion semble quelque peu hasardeuse. L'adoption d'une telle démarche ferait probablement naître d'autres demandes, alors qu'Infrabel ne dispose pas des ressources humaines lui permettant d'établir un organe pluraliste chargé d'entériner avec objectivité l'attribution d'une appellation aux principaux ouvrages d'art du réseau ferroviaire.

En ce qui concerne la localisation d'un ouvrage d'art, qu'il s'agisse d'un tunnel, d'un pont ou d'un viaduc, celle-ci est effectuée grâce aux bornes kilométriques du réseau. En outre, pour la communication avec les services externes au groupe SNCB, des points de repère facilement identifiables sont utilisés.

La dénomination "tunnel de Soumagne" résulte des prémices du projet, qui envisageaient un tunnel plus long et dont la plus grande partie se trouvait sous Soumagne.

D'où le nom qui lui a été attribué et qui a été utilisé dans tout ce qui s'est dit et écrit depuis lors. Infrabel souhaite dès lors s'en tenir à l'usage fixé par l'histoire de cet ambitieux projet et conserver l'appellation "tunnel de Soumagne".

En ce qui concerne le nom de la gare de Liège-Guillemins, il n'est pas prévu de le modifier.

**19.03 François Bellot (MR):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**20 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les trains touristiques directs entre Lille et Ostende et Lille et Bruges" (n° 12875)**

**20 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rechtstreekse toeristentreinen tussen Rijsel en Oostende en tussen Rijsel en Brugge" (nr. 12875)**

**20.01 François Bellot (MR):** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, des trains touristiques directs internationaux ont été mis en place dans le courant de l'année 2006 entre, d'une part, la ville de Lille et, d'autre part, Ostende et Bruges. Ces trains ont été mis en place à la suite d'une négociation entre la SNCB et la SNCF.

Selon mes informations, le succès de ces trains est mitigé et le résultat à l'issue de la saison n'est pas satisfaisant. L'exploitation de ces trains serait d'ailleurs déficitaire. Or, ils ne relèvent pas du service public intérieur et transfrontalier. Comme il s'agit de trains internationaux, l'exploitation de ceux-ci doit équilibrer

leur coût.

Monsieur le secrétaire d'État, qui va supporter le déficit d'exploitation des trains et suivant quelle répartition entre la SNCF et la SNCB? Comme il s'agit d'une exploitation de trains internationaux, le service intérieur ne peut couvrir le déficit. Quelles dispositions ont été prises à la SNCB pour garantir que le service intérieur ne couvre pas le déficit de ces lignes? La Région ou les villes ont-elles l'intention de couvrir le déficit en question?

La SNCB est-elle prête à entreprendre d'autres opérations pilotes de ce type avec des sites touristiques majeurs wallons ou bruxellois? Pouvez-vous m'indiquer la marche à suivre pour que de telles liaisons internationales puissent être créées entre des pôles de population et gisements de clientèle importants à l'étranger, d'une part, et des pôles touristiques majeurs en Belgique, d'autre part?

**20.02 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur Bellot, en 2006, la SNCB a effectivement mis en place des trains directs à titre d'essai entre Lille - pôle de population important - et Bruges et Ostende - pôles touristiques. Les circonstances dans lesquelles ces communications ont été mises en place ont été évoquées lors de la commission de l'Infrastructure du 26 juin dernier. Le comité de direction de la SNCB a décidé de poursuivre la circulation de ces trains en 2007 avec un schéma horaire adapté et amélioré, de sorte que, fin 2007, une évaluation complète puisse avoir lieu.

En ce qui concerne vos premières questions, il ne s'agit pas d'une exploitation de trains internationaux, mais bien d'une mission de service public relative au transport transfrontalier des voyageurs, conformément à l'article 31 du contrat de gestion. Le déficit d'exploitation sera supporté par la SNCB qui a mis en place les trains touristiques. Pour vos questions suivantes, toutes les propositions qui présentent un intérêt touristique et commercial prometteur pourraient être examinées dans le cadre de la négociation du prochain contrat de gestion.

**20.03 François Bellot (MR)**: Monsieur le ministre, si je comprends bien, l'article 31 permet dès à présent l'exploitation de nouvelles lignes sans attendre la signature d'un nouveau contrat de gestion. Si demain, la ville de Luxembourg et la ville d'Arlon souhaitent mettre en place des trains transfrontaliers, l'article 31 du contrat de gestion les y autorisera.

**20.04 Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Je ne connais pas le texte exact de l'article 31 mais il y a une liste des relations transfrontalières dans le contrat. Je vous ai répondu que toute proposition qui présente un intérêt touristique et commercial peut être examinée. On peut toujours présenter ces idées dans le cadre de la négociation du nouveau contrat de gestion.

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

**21 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de vernieuwing van de M5-rijtuigen van de NMBS" (nr. 12917)**

**21 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la rénovation des voitures M5 de la SNCB" (n° 12917)**

**21.01 Jef Van den Bergh (CD&V)**: Mijnheer de staatssecretaris, u had het daarstraks al over de bestelling van nieuwe dubbeldekstreinen om het tekort aan zitplaatsen tijdens de piekuren enigszins op te vangen, en dat naar aanleiding van het onderzoek door Test-Aankoop. Uit voornoemd onderzoek bleek dat het comfort op de treinen, zeker tijdens de piekuren, beter kan.

In dat kader vernamen wij ook dat de oude dubbeldekkers, de M5-voertuigen, de komende maanden en jaren zullen worden vernieuwd. De M5-voertuigen waren nooit echt geliefd bij de treingebruikers. Tocht en lawaai bij gebrek aan sluitende deuren binnen de voertuigen, hitte tijdens de zomer, gebrek aan mogelijkheden om kledij en bagage op te bergen, moeilijkheden voor mensen van grotere gestalte op het

bovenste platform en gemakkelijk hoog oplopende temperaturen bij warm weer, hebben de M5 tot het lelijke eendje van de treinstellen gemaakt.

Nu vernemen wij dat de M5-voertuigen zullen worden vernieuwd. Voor de meeste problemen zal blijkbaar een oplossing worden gevonden, wat toe te juichen valt. Anderzijds kunnen wij vraagtekens plaatsen bij de vaststelling dat in geen klimaatregeling wordt voorzien. Aangezien de voorbije zomers telkens zwaar oplopende temperaturen met zich brachten, lijkt een klimaatregeling nochtans een essentieel element voor het comfort van voornoemde treinstellen.

Graag kregen wij van u een antwoord op een aantal vragen.

Ten eerste, hoeveel M5-treinstellen doen op dit moment in ons land dienst? Op welke lijnen worden zij ingezet? Wat betekent dat in aantallen treinwagons? Zoals bij mijn vorige vragen, vraag ik dus eerst enkele statistieken op.

Ten tweede, wat belet de NMBS om ook voor de M5-treinen een oplossing te vinden voor de hoge opstap op de trein, wat bijzonder hinderlijk is voor gehandicapten en oudere personen, evenals voor fietsers, die best wat ruimte willen om hun fiets voor hun voor- en natransport mee op de trein te nemen?

Ten derde, hoeveel jaar moeten de vernieuwde M5-voertuigen naar schatting nog meegaan, vooraleer zij uit dienst worden genomen?

Ten vierde, is het de bedoeling om de vernieuwde stellingen te blijven inzetten op de lijnen die thans door de stellingen worden bediend of zullen zij worden ingezet op andere lijnen, bijvoorbeeld de lijn van het GEN rond Brussel?

Ten vijfde, welk budget heeft de NMBS uitgetrokken voor de vernieuwing van voornoemde voertuigen?

Tot slot, is het verantwoord dat de NMBS de vernieuwing van dat type treinen nog doorzet zonder in een klimaatregeling te voorzien?

Mijn vraag sproot ook voort uit een advies van het Raadgevend Comité van de Gebruikers. Daarstraks kwam ook zo een vraag aan bod. U verwees toen naar het antwoord dat de NMBS aan het comité had gegeven. Uiteraard wordt het antwoord in dat geval aan het comité en niet aan ons, parlementsleden, gegeven. Het zou dus niet slecht zijn, indien de NMBS ook de commissie voor de Infrastructuur over dergelijke antwoorden zou inlichten. Op die manier vermijden wij dubbel werk.

**21.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, meestal schakelen dergelijke comités ook de parlementsleden in om dergelijke vragen op de agenda te krijgen. Zij zouden dan de correctheid moeten opbrengen om, wanneer zij antwoorden krijgen, ze ook aan u te bezorgen.

**21.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het lijkt me voor de NMBS maar een kleine inspanning de commissieleden in te lichten als ze antwoorden aan het comité.

**21.04** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, in het concrete geval waar u naar verwijst, is het advies momenteel in onderzoek. De NMBS heeft nog geen antwoord gegeven op dit advies. We kunnen u wel reeds een aantal elementen van antwoord bezorgen.

Op dit ogenblik beschikt de NMBS over 130 M5-rijtuigen waarvan 18 zijn uitgerust met een stuurpost. Ze worden ingezet in piekuurtreinen 's morgens richting Brussel en 's avonds richting provinciesteden. Wat de relaties vanuit Schaarbeek betreft, zijn er 9 rijtuigen richting Moeskroen, 8 richting Geraardsbergen, 9 richting Oudenaarde, 8 richting Kortrijk, 9 richting Zottegem, 10 richting Moeskroen en 5 naar Aarschot. De relaties vanuit Brussel-Zuid zijn de volgende: 10 rijtuigen richting Hoei, 18 richting Jemelle, 5 richting Hasselt, 5 richting Dendermonde en 9 richting Welkenraedt. U vroeg cijfers, u kreeg cijfers.

De balkonvloer aan de instapdeuren van de M5-rijtuigen bevindt zich op ongeveer 120 centimeter boven de spoorstaven ingevolge de aanwezigheid van de draaistellen onder die balkons. De hoogte van het perron bedraagt of 28, of 55 of 76 centimeter boven spoorstaafniveau zodat een hoogteverschil tussen de rijtuigvloer en het perron onvermijdelijk is. De M5-rijtuigen werden in 1986 gebouwd. Vermits de klassieke levensduur 40 jaar bedraagt, zijn ze derhalve halverwege hun levensloop.

In principe is het niet de bedoeling ze in te zetten op het GEN rond Brussel, tenzij tijdelijk indien nieuw GEN-materiaal niet tijdig geleverd of beschikbaar zou zijn.

Het budget waarin de NMBS voorziet voor de modernisering van 130 M5-rijtuigen bedraagt 72 miljoen euro. De vernieuwingskosten belopen gemiddeld iets meer dan 0,5 miljoen euro per rijtuig.

Wat uw laatste vraag betreft, mijnheer Van den Bergh, door het concept van de M5-rijtuigen, waarbij alleen het stuurrijtuig van het rijtuigstel voorzien is van een omvormer, een toestel dat instaat voor het omvormen van de 3000 volt gelijkspanning van de bovenleiding naar de verschillende nodige voedingsspanningen voor het leveren van de nodige energie voor de verwarming, de verluchting en de verlichting, die niet nog meer energieverbruikers kan voeden, is het nodig dat, alvorens de rijtuigen met een airco-installatie kunnen worden uitgerust, er in elk rijtuig afzonderlijk een omvormer ingebouwd wordt. Zo'n investering is economisch niet verantwoord voor voertuigen die halverwege hun levensloop zijn.

De enige voertuigen met klimaatregeling zijn recente voertuigen, die vanaf hun geboorte een dergelijke uitrusting hebben. De afschrijving wordt dan over een periode van 40 jaar gespreid.

Ter informatie geef ik u mee dat de NMBS een eerste bijbestelling van 90 nieuwe M6-rijtuigen voor een totaal bedrag van bijna 150 miljoen euro of gemiddeld 1,66 miljoen euro per rijtuig heeft geplaatst. De prijs voor de vernieuwing van de M5-rijtuigen ligt dus driemaal lager dan de aankoopprijs van de nieuwe M6-rijtuigen, wat eigenlijk aanvaardbaar mag genoemd worden.

We zijn ons uiteraard zeer bewust van de problematiek; laat daarover geen twijfel bestaan. Maar goed, koken kost geld.

**21.05 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik dank de staatssecretaris voor zijn uitgebreid antwoord.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**22 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "spooransluitingen van bedrijven" (nr. 12925)**

**22 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les raccordements au réseau ferroviaire des entreprises" (n° 12925)**

**22.01 Patrick De Groote (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, over het onderwerp van deze vraag heb ik eerder een schriftelijke vraag ingediend, maar in het antwoord daarop ontbreken een aantal cijfers. Ik vulde die vraag aan met een aantal bijkomende vragen. Ik zal het zeer kort houden.

Mijn vraag gaat over de spooransluitingen van bedrijven.

Hoeveel bedrijven en bedrijventerreinen beschikten in 2005 over een aansluiting op het net van de NMBS?

Waar waren de zeven opgegeven sluitingen in 2005 gelegen?

In 2005 was er sprake van zeven nieuwe aansluitingen. In welk jaar worden die in gebruik genomen en waar zijn ze gelegen?

Mijn bijkomende vragen zijn de volgende.

Zijn er intussen nieuwe sluitingen van spooransluitingen en nieuwe aansluitingen in 2006? Waar zijn die gelegen?

Om te kunnen vergelijken, stel ik de volgende vraag. Hoeveel miljoen ton per kilometer transporteerde het spoor aan vrachten in 2004? Wat is het aandeel daarvan aan binnenlands vrachtverkeer en internationaal verkeer?

**22.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, ik moet eerlijk zeggen dat het mij toch een beetje verwondert dat die vraag mondeling wordt gesteld. Die vraag had ook schriftelijk gesteld kunnen worden. Dat blijft hetzelfde probleem, wederom.

Het aantal spooraansluitingen in 2005, in antwoord op uw eerste vraag, bedraagt 221.

Ten tweede, de zeven sluitingen zijn de as Belgisch leger in Zeebrugge, de as Carnoy Fintube van Wondelgem, de as Duferco 1 + 3 in Clabecq, de as Duferco 5 in Clabecq, de as Demanet-Cassart in Seneffe, de as Groupe Sucrier de Frâne en de as Cockerries d'Anderlues in Viernois.

Ten derde, de zeven nieuwe spooraansluitingen in 2005 die ook in 2005 in gebruik werden genomen, vermeld ik met de ligging. Het gaat om de as Steinweg-West-Siberië-haven van Antwerpen, de as Nova Natie-West-Siberië-haven van Antwerpen, de as Houtratie Cuba in Lillo-haven van Antwerpen, de as MBZ/APM in Zeebrugge, de as 2XL in Zeebrugge, de as Maasland 2 in Genk-Zuid, de as Eurostein in Herbesthal. Wat betreft de regularisatie, dus het omzetten van bestaande installaties naar spooraansluiting: de as Haven van Genk in Genk-Zuid.

In antwoord op uw vierde vraag met betrekking tot nieuwe sluitingen in 2006, kan ik u zeggen dat er twee zijn, namelijk de as Katoennatie 2, West-Siberië en Haven van Antwerpen en de as Denolf Recycling, Brugge-Zeehaven. Nieuwe spooraansluitingen zijn de as Volkswagen in Vorst-Zuid, de as WCT in Laakdal, de as Tabaknatie, Waaslandhaven, Antwerpen-linkeroever, de as Casier in Deerlijk, heropening, en de as CdMC in Zeebrugge. Er is ook een regularisatie, dat betekent een omzetting van bestaande installaties naar spooraansluiting, dat is de as Belgisch Leger in Leopoldsborg. Het woord "as" betekent uiteraard aansluiting. Ten slotte bedroeg het goederenvervoer in 2004, 7.691 miljoen ton/km, waarvan 5.578 miljoen ton/km internationaal en 2.113 miljoen ton/km binnenlands vrachtverkeer.

**22.03** **Patrick De Groote** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, dank u wel voor uw antwoord. Ik heb alleen nog een toevoeging bij uw eerste opmerking. Bij de schriftelijke vragen, gesteld in juni en pas onlangs beantwoord, zaten reeds drie van de vijf vragen vervat. Door omstandigheden heeft men dat waarschijnlijk over het hoofd gezien en werden die niet beantwoord. Het gaat om 2 a, b en c.

De **voorzitter**: Mag het incident worden gesloten, mijnheer De Groote?

**22.04** **Patrick De Groote** (N-VA): Er waren twee nieuwe vragen, 4 en 5. Alvast bedankt.

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

**23** **Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "stiltezones in de treinen" (nr. 12929)**

**23** **Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les zones de quiétude dans les trains" (n° 12929)**

**23.01** **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, voor deze vraag ben ik de mosterd in Nederland gaan halen.

In Nederland storen nogal wat mensen zich aan gsm-gerinkel en sms-getik. Sinds 2003 werden in de intercity's van de Nederlandse spoorwegen stiltezones ingebouwd. Onderzoek toonde aan dat dit aansloot bij de wens van de treinreizigers. Onderzoeksbureau Trendbox heeft aldaar vastgesteld dat de stiltezones voor de overgrote meerderheid van de reizigers voorziet in de behoefte om in alle rust te werken - voor 89% -; om te lezen voor 93%, om lekker te ontspannen 92% om van het uitzicht te genieten voor 86%. Ook blijkt dat onder treinreizigers de behoefte toeneemt om in stilte te reizen. In intercity's bevindt zich gemiddeld 30% van de zitplaatsen in stiltezones. Bij het binnenrijden van de trein is vanaf het perron duidelijk te zien waar in de trein die zones zich bevinden, zodat de reizigers daarmee rekening kunnen houden. Vandaar een aantal vragen.

Heeft de NMBS ook onderzoek laten verrichten over de mate waarin Belgische treinreizigers zich storen aan

het gsm-gebruik van medepassagiers en de behoefte om, naar analogie van de Nederlandse spoorwegen, daaraan iets te doen? Zo ja, wat zijn de resultaten van die studies en van de geplande acties naar aanleiding van dit onderzoek? Zo nee, is men van plan een onderzoek te laten uitvoeren? In ontkennend geval, waarom niet?

**23.02** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, begin 2004 werd aan de huidige en potentiële klanten gevraagd wat hun behoeften en verwachtingen zijn met betrekking tot de trein. Het onderwerp stilteruimte of stilterijtuigen kwam in die studie ook aan bod. Hieruit is gebleken dat dit door de klant niet als prioritair werd of wordt beschouwd. Slechts een beperkte groep van klanten toont hiervoor interesse.

Er zijn geen plannen om deze ruimten in te voeren. Enerzijds is het technisch niet zo evident: het vergt het plaatsen van scheidingswanden. Dit betekent een herinrichting van de ruimte en dit ten koste van zitplaatsen en dus ook van comfort van de reiziger. Anderzijds riskeert een nieuwe compartimentering een overcapaciteit of plaatsgebrek in bepaalde afdelingen.

Ik denk dat het nu niet het geschikte moment is om dit te lanceren. Het kan eventueel worden herbekeken wanneer er echt toenemende capaciteit is ontstaan waardoor nieuwe ruimte kan worden gecreëerd. Dit is trouwens ook een van de redenen waarom de rokersafdelingen in de treinen zijn afgeschaft zodat meer plaats wordt geboden aan de reizigers die nu al te kampen hebben met overcapaciteit, zeker in de piekuren.

Nochtans publiceert de NMBS-groep regelmatig artikelen in de rubriek Reisinfo NMBS-groep van de kosteloze krant Metro om de pendelaars omtrent deze problematiek te sensibiliseren. Dit is trouwens het geval in de editie van 10 november. De desbetreffende artikelen in het Nederlands en het Frans kan ik u zelfs geven.

**23.03** **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord waaruit blijkt dat men in Nederland wat gevoeliger is voor het feit dat andere mensen aan het bellen zijn op de trein. Bij ons is dit blijkbaar niet het geval.

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

De **voorzitter**: Ik denk dat de vragenronde erop zit. Ik zou u willen vragen of u bereid bent om mij te laten verzaken aan mijn vraag nr. 13.001 over "het marktonderzoek door De Post", tenzij u graag had dat daaraan een debat wordt geweid.

**23.04** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, over deze vraag zal een debat gevoerd worden.

Wat uw vorige vraag betreft, het compartiment roken is afgeschaft, niet alleen door plaatsgebrek maar ook door de maatschappelijke context.

**23.05** **Guido De Padt** (VLD): Is het wettelijk opgelegd?

(...): Dat denk ik wel.

**23.06** Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: (...)

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.45 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 17.45 heures.*