



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

29-09-2004

Après-midi

woensdag

29-09-2004

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Richard Fournaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de guichets SNCB, notamment à Philippeville" (n° 3486)

Orateurs: **Richard Fournaux, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Richard Fournaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements dans l'infrastructure de la SNCB" (n° 3735)

Orateurs: **Richard Fournaux, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet 'Ergoplan'" (n° 3502)

Orateurs: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les accords relatifs à l'instauration d'une réduction du temps de travail hebdomadaire à La Poste" (n° 3543)

Orateurs: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les missions de service public de la SNCB" (n° 3593)

- M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression des guichets de certaines gares" (n° 3657)

- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de guichets dans les gares de la SNCB" (n° 3785)

Orateurs: **Camille Dieu, Eric Massin, Jan Mortelmans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises

INHOUD

Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in sommige NMBS-stations, waaronder dat van Philippeville" (nr. 3486)

Sprekers: **Richard Fournaux, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen in de NMBS-infrastructuur" (nr. 3735)

Sprekers: **Richard Fournaux, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het 'Ergoplan'-project" (nr. 3502)

Sprekers: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de afspraken rond de invoering van een kortere werkweek bij De Post" (nr. 3543)

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de opdrachten van openbare dienstverlening van de NMBS" (nr. 3593)

- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in een aantal stations" (nr. 3657)

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van loketten in NMBS-stations" (nr. 3785)

Sprekers: **Camille Dieu, Eric Massin, Jan Mortelmans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

publiques sur "la situation financière de la SNCB" (n° 3558)

Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la sélection des membres du personnel de la SNCB candidats dans le cadre du projet de carte d'identité électronique" (n° 3559)

Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fourniture d'électricité à la SNCB: mise en concurrence" (n° 3560)

Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le calcul des primes des conducteurs de train" (n° 3613)

Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la SNCB" (n° 3609)

Orateurs: **Guido De Padt, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'augmentation des prix des abonnements de la SNCB" (n° 3617)

Orateurs: **Guido De Padt, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "une taxe dont sont redevables certains riverains de la rue du Palais à Verviers" (n° 3511)

Orateurs: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les pertes d'emplois programmées de nombreux cheminots en province de

Overheidsbedrijven over "de financiële toestand van de NMBS" (nr. 3558)

Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de selectie van NMBS-personeelsleden die bereid zijn aan het project tot invoering van de elektronische identiteitskaart mee te werken" (nr. 3559)

Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de levering van elektriciteit aan de NMBS: mededinging" (nr. 3560)

Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de berekening van de premies van de treinbestuurders" (nr. 3613)

Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de NMBS" (nr. 3609)

Sprekers: **Guido De Padt, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verhoging van de abonnementsprijzen bij de NMBS" (nr. 3617)

Sprekers: **Guido De Padt, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een taks verschuldigd door bepaalde bewoners van de rue du Palais te Verviers" (nr. 3511)

Sprekers: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het geplande banenverlies bij de spoorwegen in de provincie

Luxembourg" (n° 3659)

Orateurs: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la dorsale wallonne de la SNCB" (n° 3656)

Orateurs: , **Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Interpellation de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'application du plan de distribution du courrier basé sur le logiciel 'Géoroute'" (n° 407)

Orateurs: **Joseph Arens, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un bâtiment de Belgacom à Nivelles" (n° 3684)

Orateurs: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fraude téléphonique chez Belgacom" (n° 3629)

Orateurs: **Philippe De Coene, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le sort réservé au Comité consultatif des usagers et au service de médiation de la SNCB dans le cadre de la restructuration de l'entreprise" (n° 3782)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le service offert par La Poste" (n° 3746)

Orateurs: **Philippe De Coene, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le passif social de la SNCB" (n° 3783)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Luxembourg" (nr. 3659)

Sprekers: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Waalse as van de NMBS" (nr. 3656)

Sprekers: , **Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Interpellatie van de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toepassing van het 'Georoute'-postbestellingsplan" (nr. 407)

Sprekers: **Joseph Arens, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een gebouw van Belgacom in Nijvel" (nr. 3684)

Sprekers: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "telefoonfraude bij Belgacom" (nr. 3629)

Sprekers: **Philippe De Coene, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het lot van het Raadgevend Comité van de Gebruikers en van de ombudsdienst bij de NMBS in het kader van de herstructurering van het bedrijf" (nr. 3782)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening door De Post" (nr. 3746)

Sprekers: **Philippe De Coene, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het sociaal passief van de NMBS" (nr. 3783)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les cadres linguistiques au sein de la SNCB, le départ de membres du personnel SNCB et le recrutement de nouveaux collaborateurs (conducteurs et accompagnateurs de trains)" (n° 3784)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

27

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de taalkaders bij de NMBS, de afvloeiing van NMBS-personeel en de aanwerving van nieuw personeel (bestuurders en treinbegeleiders)" (nr. 3784)

27

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

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

du

MERCREDI 29 SEPTEMBRE 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 29 SEPTEMBER 2004

Namiddag

Les questions et les interpellations commencent à 14h.44 sous la présidence de M. Francis Van den Eynde.

01 Question de M. Richard Fournaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de guichets SNCB, notamment à Philippeville" (n° 3486)

01.01 Richard Fournaux (MR): Vous avez reçu différentes motions des autorités communales de Philippeville et de communes faisant partie de l'arrondissement de Philippeville, suite aux informations communiquées par la SNCB, selon lesquelles on assisterait à nouveau à une diminution des services rendus par la SNCB dans cet arrondissement étendu et rural.

Pouvez-vous nous rassurer ou donner des précisions sur les changements prévus ?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La SNCB travaille à un plan de réduction du nombre de guichets ouverts dans certaines gares. La suppression de la vente ne sera effective qu'après contact avec les autorités locales et après développement de canaux de vente alternatifs. Le but est d'organiser notre mobilité de la manière la plus efficace possible, tout en permettant aux utilisateurs d'acquérir ce dont ils ont besoin. Le guichet n'est pas le seul moyen envisageable. Or, les ventes de tickets, dans certaines gares, ne paient même pas le personnel vendant les dits tickets ! Chaque situation doit être évaluée.

Nous voulons promouvoir le développement de notre transport public : tout changement ne doit pas

De vragen en interpellaties vangen aan om 14.44 uur. Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in sommige NMBS-stations, waaronder dat van Philippeville" (nr. 3486)

01.01 Richard Fournaux (MR): De NMBS liet weten dat haar dienstverlening in het uitgestrekte, landelijke arrondissement Philippeville verder zal worden ingekrompen. Naar aanleiding van die mededeling ontving u verscheidene moties van het gemeentebestuur van Philippeville en van gemeenten in het arrondissement Philippeville.

Kan u ons uitsluitel geven over de aangekondigde aanpassingen?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte: De NMBS werkt aan een plan om het aantal open loketten in bepaalde stations te verminderen. De verkoop zal pas afgeschaft worden na contact met de lokale overheden en na de ontwikkeling van alternatieve verkoopkanalen. Het doel is onze mobiliteit zo efficiënt mogelijk te organiseren en ervoor te zorgen dat de gebruikers al het nodige kunnen verkrijgen. Het loket is niet het enige denkbare middel. Bovendien kunnen we met de opbrengst van de verkoop van de tickets in bepaalde stations zelfs het personeel dat ze verkoopt niet betalen! Elke situatie moet geëvalueerd worden.

We willen de ontwikkeling van ons openbaar vervoer stimuleren: niet elke verandering moet

être systématiquement considéré comme un attentat.

La vente par email, par exemple, semble intéresser beaucoup de gens. Je plaide en faveur d'une modernisation dans le cadre de laquelle on garde le plus possible de gares ouvertes mais en suivant une méthodologie qui ne soit pas nécessairement uniforme. Il faut parfois changer pour mieux réussir.

01.03 Richard Fournaux (MR): Il faut opérer une distinction entre le service aux clients et l'infrastructure.

Par exemple, en ce qui concerne les opérations touristiques sur la Lesse, alors qu'il y avait pas moins de 100.000 visiteurs par an, 100.000 clients de la SNCB à la gare d'Anseremme, on n'a pas hésité à fermer la gare. Il est vrai qu'on a pu mettre en place un service de vente de billets par les opérateurs touristiques. Mais il s'agit d'un cas particulier où il est très facile d'organiser un canal différent pour la vente de billets. Le cas de Philippeville n'est pas comparable. J'insiste pour que la SNCB évalue chaque situation au cas par cas.

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Un échange de lettres a eu lieu entre la commune et le directeur général, qui vont se rencontrer.

L'incident est clos.

02 Question de M. Richard Fournaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements dans l'infrastructure de la SNCB" (n° 3735)

02.01 Richard Fournaux (MR): Nous avons appris que vous ou un de vos représentants aurait évoqué la possibilité de revoir le niveau d'investissement sur certaines lignes de voyageurs – notamment sur la ligne 162. Cette rumeur venant du Conseil d'administration de la S.N.C.B. est-elle vraie?

J'insiste tout particulièrement sur le fait que la durée du trajet pour les navetteurs qui viennent du sud Luxembourg et qui montent à Bruxelles n'a pas diminué malgré l'évolution des techniques. Les investissements de la S.N.C.B. sur ces lignes sont nécessaires et complémentaires à ceux mis en œuvre par les TEC.

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Selon mes informations, le plan

onmiddellijk als een aanslag worden beschouwd.

De verkoop per e-mail bijvoorbeeld, lijkt vele mensen te interesseren. Ik pleit voor een modernisering: de bedoeling moet zijn zo veel mogelijk stations open te houden maar niet noodzakelijk volgens een zelfde methodologie. Men moet soms veranderen om beter te slagen.

01.03 Richard Fournaux (MR): We moeten een onderscheid maken tussen de dienstverlening aan de klanten en de infrastructuur.

Neem bijvoorbeeld de toeristische activiteiten op de Lesse. Hoewel de Lesse jaarlijks toch niet minder dan 100.000 bezoekers aantrekt, 100.000 klanten voor het NMBS-station van Anseremme, aarzelde men niet om het station te sluiten. Er werden inderdaad biljetten verkocht via de toeristische agentschappen. Maar het betreft hier een bijzonder geval waarvoor de biljetverkoop heel makkelijk via een ander kanaal kan worden georganiseerd. Het geval van Philippeville kan hiermee niet worden vergeleken. Ik dring erop aan dat de NMBS elke situatie geval per geval beoordeelt.

01.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het gemeentebestuur en de algemeen directeur hebben hierover al schriftelijk gecommuniceerd en zullen elkaar binnenkort ontmoeten.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen in de NMBS-infrastructure" (nr. 3735)

02.01 Richard Fournaux (MR): Naar verluidt heeft u of één van uw vertegenwoordigers verklaard dat de investeringen op sommige reizigerslijnen, met name lijn 162, zouden worden herzien. Dit gerucht zou van de raad van bestuur van de NMBS afkomstig zijn. Is het ook juist?

Ik wil toch wel onderstrepen dat de reistijd voor pendelaars die vanuit het zuiden van Luxemburg naar Brussel reizen, niet is ingekort, en dit ondanks de technische vooruitgang. De investeringen van de NMBS op die lijnen zijn noodzakelijk en vullen die van de TEC aan.

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Volgens mijn informatie wordt het investeringsplan

d'investissement approuvé par la SNCB le 28 novembre 2003 tient toujours la route.

02.03 Richard Fournaux (MR): Vous n'avez rien demandé au niveau du gouvernement ou de votre cabinet pour essayer de diminuer le volume des investissements sur cette ligne 162?

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Je pense que c'est de la préfiguration d'"Eurocap-Rail" dont nous discutons. Il n'y a pas de remise en cause du projet concernant la ligne vers le Luxembourg.

L'incident est clos.

03 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet 'Ergoplan'" (n° 3502)

03.01 André Perpète (PS): Entre avril et juin derniers, La Poste, préoccupée par les accidents de travail de son personnel et les périodes d'incapacité qui en résultent, a mis sur pied le projet pilote «Ergoplan». Elle a notamment décidé de lutter contre la dorsalgie (mal de dos), due à des mouvements répétitifs et des efforts physiques dans des positions inadéquates, qui touchent 33% de son personnel.

Ce projet a été lancé à titre d'essai dans 10 bureaux de poste du pays. Concrètement, un ergonome devait visiter ces bureaux pour informer le personnel des moyens de corriger les mauvaises postures au travail. Des supports didactiques devaient aussi être utilisés.

Comment ce projet a-t-il été accueilli par le personnel de La Poste? L'estimez-vous concluant? Entraînera-t-il une diminution des problèmes de santé et donc des coûts pour l'entreprise? Allez-vous étendre ce projet à d'autres bureaux? Y en aura-t-il en province de Luxembourg et quel en sera le coût?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Le projet a été accueilli positivement. L'appréciation des participants a grandi au long des sessions et le personnel a exprimé sa satisfaction par rapport à cette initiative. Bien entendu, on ne va pas résoudre par une seule action le problème des accidents du travail et notamment des maux de dos.

dat de NMBS op 28 november 2003 goedgekeurde, nog steeds gevolgd.

02.03 Richard Fournaux (MR): Is er vanuit de regering of uw kabinet geen enkele vraag gekomen om het volume van de investeringen op die lijn 162 terug te schroeven?

02.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ik denk dat u de prefiguratie van "Eurocap-Rail" bedoelt. Het project inzake de lijn richting Luxemburg wordt niet ter discussie gesteld.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het 'Ergoplan'-project" (nr. 3502)

03.01 André Perpète (PS): In de periode april-juni van dit jaar stampte De Post, die zich zorgen maakt over de arbeidsongevallen en de daarmee samenhangende periodes van arbeidsongeschiktheid van zijn personeel, het proefproject "Ergoplan" uit de grond. Bedoeling was meer bepaald de strijd aan te binden tegen rugklachten ingevolge herhaalde bewegingen en fysieke inspanningen in een onaangepaste houding. Drieëndertig percent van het postpersoneel krijgt daarmee af te rekenen.

In tien postkantoren werd een proefproject opgestart. Een ergonoom zou die kantoren bezoeken en er het personeel uitleggen welke lichaamshouding best wordt aangenomen tijdens het werk. Daarbij zou ook van didactische hulpmiddelen gebruik worden gemaakt.

Hoe reageerde het personeel op dat project? Heeft het u kunnen overtuigen? Zal het de gezondheidsproblemen en dus de kosten voor het bedrijf verminderen? Zal het project tot andere postkantoren worden uitgebreid? Zijn daar ook kantoren in de provincie Luxemburg bij? Wat is de kostprijs daarvan?

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het project werd positief onthaald. Naarmate het vorderde, groeide ook het enthousiasme en het personeel toonde zich tevreden over dat initiatief. Een enkel initiatief volstaat natuurlijk niet om het probleem van de arbeidsongevallen en meer bepaald van de rugklachten, uit de wereld te helpen.

Ce programme influence positivement la qualité de vie et la protection du dos des personnes. Il fait partie d'un domaine plus large : l'ergonomie, l'organisation du travail et les investissements pour diminuer le nombre d'accidents de travail. C'est un processus permanent à La Poste.

Ce projet pilote sera évalué en octobre. Il dispose d'un organe de concertation et nous cherchons des moyens pour l'élargir. Si on élargit cette expérience, pourquoi pas au Luxembourg, qui ne doit pas être traité différemment des autres provinces. Le coût sera calculé en fonction de la solution.

Je désire que cette action soit prolongée car le personnel de La Poste me fait régulièrement part du souci de préserver sa santé. Ce sont des personnes qui restent debout une grande partie de la journée. L'action pourra donc être prolongée, mais tout dépendra de l'évaluation du mois d'octobre.

03.03 André Perpète (PS): Merci. Je vous réinterrogerai donc après l'évaluation d'octobre.

L'incident est clos.

04 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les accords relatifs à l'instauration d'une réduction du temps de travail hebdomadaire à La Poste" (n° 3543)

04.01 Roel Deseyn (CD&V): En 2000, une convention collective de travail a été conclue à La Poste afin de réduire la durée de travail hebdomadaire. Il a ensuite été décidé que la nouvelle réglementation devait être d'application pour la fin 2004.

La Poste respectera-t-elle les accords conclus ? Y a-t-il une réglementation alternative ? Une nouvelle CCT est-elle en cours d'élaboration ? La durée d'application de la réglementation relative à la prépension sera-t-elle prolongée ? Quelle est la portée des mesures relatives à l'absentéisme ? Sont-elles déjà d'application ? Quel est le taux d'absentéisme en Flandre et en Wallonie ? Comment peut-on expliquer les différences éventuelles ?

Dit programma heeft een positieve invloed op de levenskwaliteit en vermindert het aantal rugklachten bij het personeel. Het maakt deel uit van een groter geheel, nl. de ergonomie, de arbeidsorganisatie en de investeringen die De Post doet om het aantal arbeidsongevallen naar beneden te krijgen. Dit is een permanente bekommernis van De Post.

Dit proefproject zal in oktober geëvalueerd worden. Het beschikt over een overlegorgaan en we zoeken naar de nodige middelen om het nog uit te breiden. Als het zover komt zie ik niet in waarom we het ook niet in de provincie Luxemburg zouden kunnen invoeren. Deze provincie verdient op dezelfde manier als de andere provincies behandeld te worden. De kostprijs zal berekend worden op grond van de gekozen oplossing.

Ik wens dat deze actie wordt voortgezet aangezien het personeel van De Post mij regelmatig wijst op het belang van het vrijwaren van zijn gezondheid. Veel postmensen werken het grootste deel van de dag rechtopstaand. De actie kan dus verlengd worden, maar alles hangt af van de evaluatie die in oktober plaatsvindt.

03.03 André Perpète (PS): Ik dank u. Ik zal u dus na de evaluatie in oktober opnieuw over deze aangelegenheid bevragen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de afspraken rond de invoering van een kortere werkweek bij De Post" (nr. 3543)

04.01 Roel Deseyn (CD&V): In 2000 werd bij De Post een CAO afgesloten om een kortere werkweek in te voeren. Later werd bepaald dat de nieuwe regeling er voor eind 2004 moest komen.

Zal De Post de gemaakte afspraken nakomen? Is er een alternatieve regeling? Wordt een nieuwe CAO uitgewerkt? Wordt de regeling inzake brugpensioen verlengd? Waaruit bestaat de regeling inzake absentisme? Is die al van kracht? Hoe hoog is de afwezigheidsgraad in Vlaanderen en Wallonië? Hoe vallen eventuele verschillen te verklaren?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je préfère ne pas faire de déclaration au sujet des négociations sociales. Plus j'en dirai, plus la concertation sera difficile. Un accord doit avant tout être conclu.

Les mesures relatives à l'absentéisme ont trait, entre autres, au contrôle médical et aux primes de départ. Le taux d'absentéisme a chuté de 9,8 % à 9,2 %. L'absentéisme est le plus fréquent dans les régions où les facteurs sont victimes d'agression. Du reste, il faut garder à l'esprit que les personnes gravement malades sont également reprises dans la catégorie "absent". La Poste continue en effet de les payer, ce qui n'est pas le cas dans le secteur privé. Cela ne signifie pas que le taux d'absentéisme ne doit pas diminuer. Nous n'avons pas encore atteint nos objectifs.

Les chiffres relatifs à l'absentéisme ne sont pas collectés par région, mais par zone. La zone "Retail en Flandre occidentale et orientale" connaît le taux d'absentéisme le plus bas et la zone "Mail dans les provinces de Namur et du Hainaut", le taux d'absentéisme le plus élevé. C'est toutefois dans cette zone que la plupart des agressions sont commises. C'est pourquoi je suis très réservé lorsqu'il s'agit de comparer et d'interpréter.

04.03 Roel Deseyn (CD&V): Je comprends que le ministre laisse aux partenaires sociaux l'occasion de jouer leur rôle, mais j'espère qu'à l'issue de la concertation, nous pourrions poursuivre la discussion et organiser un débat de société sur la fin de carrière.

Je propose que le ministre me procure un relevé des chiffres relatifs à l'absentéisme pour que nous puissions calculer nous-même les écarts régionaux. La question doit être approfondie.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les missions de service public de la SNCB" (n° 3593)
- M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression des guichets de certaines gares" (n° 3657)
- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de guichets dans les gares de la SNCB" (n° 3785)

04.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Over de sociale onderhandelingen leg ik liever geen verklaringen af. Hoe meer ik zeg, hoe moeilijker het overleg wordt. Eerst moet een akkoord worden bereikt.

De maatregelen inzake absentisme betreffen onder meer medische controle en vertrekpremies. De afwezigheidsgraad daalde van 9,8 naar 9,2 percent. Absentisme komt het meest voor op plaatsen waar postmannen worden overvallen. Vergeet overigens niet dat ook mensen die zwaar ziek zijn onder de categorie 'afwezig' vallen. Ze worden immers verder betaald door het bedrijf. In de privé-sector is dat niet het geval. Dit alles betekent niet dat de afwezigheidsgraad niet moet dalen. We hebben de doelstelling nog niet bereikt.

De afwezigheidscijfers worden niet per Gewest verzameld, wel per zone. In de zone 'retail Oost- en West-Vlaanderen' is het absentisme het laagst, in de zone 'mail Namen-Henegouwen' het hoogst. In die laatste zone vinden echter de meeste overvallen plaats. Daarom ben ik zeer terughoudend als het om vergelijkingen en interpretaties gaat.

04.03 Roel Deseyn (CD&V): Ik begrijp dat de minister de sociale partners hun rol laat spelen, maar hoop dat we na afloop van het overleg verder kunnen discussiëren en een sociaal debat over de eindeloopbaan organiseren.

Ik stel voor dat de minister mij een overzicht bezorgt van de cijfers in verband met absentisme, opdat we de gewestelijke verschillen zelf kunnen berekenen. De zaak moet verder worden onderzocht.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de opdrachten van openbare dienstverlening van de NMBS" (nr. 3593)
- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in een aantal stations" (nr. 3657)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van loketten in NMBS-stations" (nr. 3785)

05.01 Camille Dieu (PS): Vous aviez promis d'examiner au cas par cas la question de la fermeture de 41 guichets dans les gares de la SNCB. L'administration de la SNCB ne vous a pas suivi : les navetteurs utilisant la gare de Lillois n'ont été avertis que fin juillet que le 1^{er} août (deux jours plus tard), les guichets seraient fermés. On n'avait même pas prévu de les remplacer par un guichet automatique !

A Frameries, on n'est pas loin du seuil de rentabilité.

Il faut songer à des solutions alternatives. Pourquoi ne pas établir d'autres services dans les gares ? Cela sécuriserait les voyageurs et les riverains.

Qu'en est-il de l'information parue dans *La Dernière Heure*, début septembre, selon laquelle on viserait la fermeture de quelque deux cents gares ?

La rentabilité n'est pas forcément synonyme de service public. C'est même antinomique.

Une «savante» étude prédit la suppression des petites gares au profit des seules grandes lignes. La SNCB compte-t-elle s'inspirer de ce document pour préparer son contrat de gestion ?

05.02 Eric Massin (PS): La rentabilité financière semble être pour l'instant le seul leitmotiv de la SNCB. Celle-ci a pourtant - faut-il le rappeler? - une mission de service public.

La sécurité et la relation directe avec le client – que ne donne pas un guichet automatique – doivent rester des critères prioritaires et passer avant la simple rentabilité financière.

Où en sont les contacts avec les autorités locales ? Où en sont les contacts avec le comité consultatif des usagers et avec les syndicats ?

On parle de la suppression de deux cents gares représentant moins de 3% du chiffre d'affaires de la SNCB. Ce chiffre pourrait bien diminuer simplement parce que les voyageurs sont moins bien accueillis et moins bien informés.

05.01 Camille Dieu (PS): U had beloofd dat u de sluiting van 41 loketten in de stations van de NMBS geval per geval zou bekijken. De administratie van de NMBS is u hierin niet gevolgd: de pendelaars die gebruik maken van het station van Lillois werden pas eind juli op de hoogte gebracht van het feit dat vanaf 1 augustus (twee dagen later) de loketten zouden gesloten zijn. Men was zelfs vergeten ze door een kaartjesautomaat te vervangen!

Het station van Frameries draait bijna break-even.

We moeten naar alternatieven zoeken. Waarom denkt men er niet aan andere diensten in de stations te vestigen? Zo zou men een verhoogd veiligheidsgevoel creëren bij de reizigers en de omwonenden.

Klopt het wat *La Dernière Heure* begin september schreef, nl. dat een tweehonderdtal stations met sluiting bedreigd worden?

Rentabiliteit staat niet noodzakelijk gelijk met openbare dienstverlening, het zijn veeleer tegenstrijdige begrippen.

Een geleerde studie voorspelt dat de kleine stations zullen verdwijnen, dit ten voordele van de grote lijnen. Is de NMBS van plan zijn inspiratie voor de nieuwe beheersovereenkomst in dat document te gaan zoeken?

05.02 Eric Massin (PS): Op dit ogenblik heeft de NMBS zo te zien enkel oog voor rentabiliteit. Het bedrijf heeft nochtans ook – moet dat nog gezegd? – een opdracht van openbare dienstverlening.

De veiligheid en het rechtstreekse contact met de cliënt, dat er niet is wanneer men van een automatisch loket gebruik maakt, moeten prioritaire criteria blijven en voorgaan op de loutere financiële rentabiliteit.

Werd er contact opgenomen met de plaatselijke besturen? Hoe ver zijn de contacten met het Raadgevend comité voor de gebruikers en met de vakbonden gevorderd?

Men heeft het over de afschaffing van tweehonderd stations die minder dan 3% van de omzet van de NMBS vertegenwoordigen. Dat cijfer zou nog kunnen dalen omdat de reizigers minder goed worden opgevangen en minder goed worden geïnformeerd.

Je voudrais citer le cas de Manage. La SNCB a-t-elle pris la peine de considérer les caractéristiques socio-économiques de la population de Manage, les liaisons très peu nombreuses par les bus des TEC et la situation de cette gare dans le contexte urbain ?

05.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Le projet de fermeture de dizaines de guichets est connu depuis quelque temps déjà. Il a été vivement critiqué au sein du monde politique et a fait l'objet de nombre de questions à la Chambre. Nombreux sont ceux qui craignent des conséquences négatives pour la sécurité, le service et l'attrait des transports en commun. Il existe toutefois une grande confusion au sujet des fermetures annoncées.

Quelles gares sont concernées ? Quels étaient les critères de sélection ? Des solutions de rechange pour la vente de billets ont-elles été prévues ? Envisage-t-on également de supprimer des points d'arrêt ?

05.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Cette étude fait l'examen de la situation mais part du principe que nous n'organisons que le transport national rentable, qui n'est partagé ni par le gouvernement, ni par la SNCB. Il serait irresponsable, aux points de vue environnemental et social, de limiter le transport public national à ses lignes rentables.

Le transport international, par contre, a toujours été considéré par les gouvernements successifs comme une opération commerciale dans lequel l'Etat n'a jamais investi. Aujourd'hui, surtout avec l'Eurostar, nous avons une exploitation très déficitaire. Mais nous ne pouvons simplement dire que nous arrêtons demain car il y a des contrats de partenariat avec l'Angleterre et la France.

Dès 2006, le cargo doit être rentable lui aussi, car le marché sera libéré et nous ne pourrons plus le soutenir.

Monsieur Massin, vous y allez un peu fort quand vous dites que l'objectif financier semble être devenu l'objectif principal de la SNCB. La SNCB va être confrontée à la concurrence du marché. L'objectif financier devient dès lors inévitablement très important. Le gouvernement va procéder à une augmentation structurelle d'investissement. Nous allons vers un investissement de l'Etat de 3 milliards d'euros par an. Ce n'est pas mince. Nous

Ik zou het geval van Manage willen vermelden. Heeft de NMBS zich de moeite getroost rekening te houden met de sociaal-economische kenmerken van de bevolking van Manage, het uiterst beperkte aantal busverbindingen van de TEC en de ligging van dit station in de stedelijke context?

05.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De plannen om tientallen loketten te sluiten zijn al geruime tijd bekend. Ze hebben tot groot protest geleid in de politieke wereld en gaven aanleiding tot heel wat vragen in de Kamer. Velen vrezen nadelige gevolgen voor de veiligheid, de dienstverlening en de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer. Er bestaat echter grote onduidelijkheid over de voorgenomen sluitingen.

Om welke stations gaat het precies? Welke waren de selectiecriteria? Is er voorzien in alternatieven voor de biljettenverkoop? Zijn er plannen om ook halteplaatsen af te schaffen?

05.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Die studie onderzoekt de toestand maar gaat uit van het principe dat wij alleen het rendabele nationaal vervoer organiseerden. Noch de regering, noch de NMBS delen dit standpunt. Vanuit milieu- en maatschappelijk oogpunt zou het onverantwoord zijn het nationaal openbaar vervoer tot de rendabele lijnen te beperken.

Het internationaal vervoer daarentegen is door de opeenvolgende regeringen steeds als een commerciële operatie gezien. De overheid heeft er dan ook nooit in geïnvesteerd. Vandaag zijn die activiteiten in hoge mate verlieslatend, denken we maar aan de Eurostar. Wij kunnen er echter niet zomaar een eind aan maken omdat wij de samenwerkingsakkoorden met Engeland en Frankrijk moeten naleven.

Vanaf 2006 moet ook het vrachtvervoer rendabel zijn, vermits de markt zal worden vrijgemaakt en wij het niet langer zullen kunnen ondersteunen.

U overdrijft, mijnheer Massin, wanneer u zegt dat de NMBS alleen nog maar met het financiële plaatje begaan is. Wanneer de NMBS met de andere spelers op de markt zal moeten concurreren, zullen de financiële doelstellingen onvermijdelijk op de voorgrond treden. De regering zal de overheidsinvesteringen structureel opvoeren tot 3 miljard euro per jaar. Dat is niet niks. Wij hebben dit zo gewild en het resultaat mag er dan

l'avons voulu et le résultat est que nous avons un transport public qui est concurrentiel au niveau de la qualité. Mais l'entreprise est en danger au niveau de sa structure financière. Etre plus attentif, pendant quelques années, à l'objectif financier est responsable et nécessaire pour garantir le futur de l'entreprise.

En ce qui concerne les 41 gares, la méthodologie a été trop brutale. Entre-temps, les autorités locales des gares concernées ont été contactées. Les organisations syndicales ont été consultées ainsi que le Conseil consultatif des usagers. Le Comité de direction de la SNCB a demandé un rapport complet sur chacune des gares.

Entre-temps, la SNCB recherche des alternatives au guichet pour la vente des titres de transport et l'information des voyageurs.

Le Comité de direction décidera, au cas par cas, de la fermeture des guichets et de la date de cette fermeture. Normalement, il y aura une première information – pas nécessairement décision – début octobre. La SNCB essaye de développer une méthode de concertation.

(En néerlandais): Je comprends les préoccupations de chacun mais il est des réalités que l'on ne peut ignorer. Mon but était d'attirer un maximum de personnes dans les trains. Le nombre de voyageurs a augmenté de six pour cent et les recettes, de huit pour cent, sans augmentation des tarifs. C'est la plus belle preuve de la réussite de notre stratégie. Je ne suis pas intéressé uniquement par l'augmentation du nombre de voyageurs et pas uniquement par la hausse des recettes, je cherche à combiner les deux. Si la SNCB atteint un équilibre financier, on pourra en effet à nouveau investir dans le produit et améliorer le service.

Pour l'instant, nous devons trop souvent encore nous résoudre à réduire ou à supprimer des services existants mais cela va changer. Je renvoie ici par exemple au système de billetterie qui a encore des ratés mais une fois qu'il aura fait ses maladies de jeunesse, nous aurons à notre disposition un système sûr et convivial très en avance sur son temps.

(En français) M. Vinck a déclaré que la SNCB prendra chaque décision au cas par cas. Certes, l'annonce a été quelque peu maladroite mais il

ook zijn: op het stuk van de kwaliteit kan ons openbaar vervoer de concurrentie aan. Het is evenwel de financiële structuur die het bedrijf in gevaar brengt. Als wij de toekomst van de NMBS veilig willen stellen, is het verantwoord en noodzakelijk gedurende enkele jaren meer aandacht aan de financiële doelstellingen te besteden.

Wat de 41 stations betreft is men al te drastisch te werk gegaan. Ondertussen werd er contact opgenomen met de plaatselijke besturen van de getroffen stations. Er werd overleg gepleegd met de vakbonden en met het Raadgevend comité voor de gebruikers. Het directiecomité van de NMBS heeft een volledig verslag voor elk van de stations gevraagd.

Ondertussen onderzoekt de NMBS welke mogelijkheden er buiten de loketten bestaan om vervoerbewijzen te verkopen en reizigers in te lichten.

Het directiecomité zal geval per geval beslissen of en wanneer de loketten gesloten worden. Normaal gesproken komt er begin oktober een eerste informatieronde. Mogelijk valt de beslissing pas later. De NMBS streeft naar beter overleg.

(Nederlands): Ik begrijp eenieders bekommernis, maar er zijn feiten waar men niet naast kan kijken. Het was mijn doel om zoveel mogelijk mensen op de trein te krijgen. Het aantal reizigers is gestegen met zes procent en de inkomsten zijn gestegen met acht procent, zonder een verhoging van de tarieven. Dat is het beste bewijs dat onze strategie werkt. Ik ben niet enkel geïnteresseerd in hogere aantallen reizigers, noch enkel in hogere inkomsten, ik streef naar de combinatie van die twee factoren. Als de NMBS een financieel evenwicht bereikt, kan er immers opnieuw geïnvesteerd worden in het product en in een verbeterde dienstverlening.

Nu moeten we nog te vaak terugvallen op de vermindering of afschaffing van de bestaande dienstverlening, maar dat zal veranderen. Ik verwijs hier bijvoorbeeld naar het systeem van ticketing. Dat zorgt nu nog voor problemen, maar als de kinderziekten verleden tijd zullen zijn, beschikken we over een veilig en klantvriendelijk systeem dat zijn tijd ver vooruit zal zijn.

(Frans) De heer Vinck heeft verklaard dat de NMBS geval per geval zal beslissen. Het nieuws werd inderdaad nogal stuntelig aangekondigd maar nu

importe à présent d'éclaircir la situation et de rétablir les contacts entre la SNCB et les autorités publiques concernées. Il est d'ailleurs possible que cette décision soit approuvée d'ici deux ou trois ans.

05.05 Camille Dieu (PS) : Je tiens à souligner d'abord que le gouvernement et la SNCB ne cautionnent pas les propositions actuellement à l'étude. Ensuite, mon groupe se réjouit de savoir que ces propositions se discutent au sein du gouvernement. Enfin, je confirme l'existence de contacts avec les autorités locales.

Toutefois, la recherche de solutions alternatives requiert du temps et il importe que la SNCB prenne le temps.

Bien que votre réponse relative au problème des guichets ait été satisfaisante, à terme, il vous faudra revenir sur le sort réservé aux 230 gares.

05.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Il n'est pas question de fermer 230 gares.

05.07 Camille Dieu (PS) : On ne peut que déplorer la façon dont les choses ont été annoncées par la SNCB.

05.08 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): En Argentine, toutes les gares d'une même ligne ont été reconverties, notamment en commerces, et de cette façon sont restées ouvertes.

05.09 Camille Dieu (PS): Concernant les deux gares de Frameries et Quévy, il faudrait peut-être contacter les autorités de l'autre côté de la frontière car le Conseil régional du Nord vient de voter la remise en service de la liaison Maubeuge-Aulnoye-Mons.

05.10 Eric Massin (PS): Je comprends qu'il y ait eu un problème de méthodologie reconnu par M. Vinck mais nous avons un cadre. Lorsqu'on statue au cas par cas, on n'a pas de cadre sur lequel se baser. Nous avons quand même 41 gares !

05.11 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Désormais, lorsque vous m'interrogez, je vous répondrai qu'on fermera les gares afin d'éviter des questions inutiles.

05.12 Eric Massin (PS) : J'ai bien compris qu'il existe des problèmes méthodologiques. Toutefois et à l'heure actuelle, l'instauration d'un dialogue est

viens à l'heure actuelle, l'instauration d'un dialogue est

05.05 Camille Dieu (PS): Op de eerste plaats wil ik onderstrepen dat de regering en de NMBS niet achter de voorstellen staan die thans ter studie voorliggen. Daarnaast is mijn fractie tevreden dat deze voorstellen in de regering besproken worden. Tot slot bevestig ik dat er met de lokale besturen overleg wordt gepleegd.

Er is echter tijd nodig om alternatieven te vinden en de NMBS moet hiervoor de nodige tijd vrijmaken.

Uw antwoord op mijn vraag over de lokettenkwestie stelt me wel tevreden, maar over de toekomst van de 230 stations was u minder duidelijk.

05.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Er is geen sprake van de sluiting van 230 stations.

05.07 Camille Dieu (PS): We betreuren de manier waarop de NMBS het nieuws naar buiten heeft gebracht.

05.08 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): In Argentinië behield men alle stations op één en dezelfde lijn door ze tot handelszaken om te bouwen.

05.09 Camille Dieu (PS): Wat de twee stations van Frameries en Quévy betreft, ware het wellicht opportuun de Franse overheid te contacteren vermits de Conseil régional du Nord onlangs de heringebruikname van de lijn Maubeuge-Aulnoye-Mons goedkeurde.

05.10 Eric Massin (PS): Ik begrijp dat er een methodologisch probleem bestaat dat door de heer Vinck wordt erkend, maar er bestond een kader. Als men ad hoc beslissingen neemt, kan men niet op een kader terugvallen. Het gaat toch om 41 stations!

05.11 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Om overbodige vragen te voorkomen zal ik in de toekomst antwoorden dat wij de stations zullen sluiten

05.12 Eric Massin (PS): Ik heb begrepen dat er methodologische problemen zijn. Op dit ogenblik is het evenwel van fundamenteel belang dat een

primordiale !

dialogue wordt aangegaan!

05.13 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La réponse du ministre ne m'encourage qu'à un optimisme modéré. Je comprends aussi que le statut d'un certain nombre de guichets soit encore à l'examen. Quand les décisions en la matière seront-elles prises ?

05.13 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Het antwoord van de minister stemt mij gematigd optimistisch. Ik begrijp ook dat het statuut van een aantal loketten nog onderzocht wordt. Wanneer zullen de beslissingen ter zake genomen worden?

05.14 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Ces décisions seront prises dans les semaines à venir. En ce qui concerne les possibilités alternatives de vente, je souhaite par ailleurs préciser que le billet classique tombe lentement en désuétude par rapport aux différents types de tarifs réduits tels que le Go-Pass.

05.14 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Die beslissingen zullen genomen worden tijdens de volgende weken. In verband met de alternatieve verkoopsmogelijkheden wil ik ook verduidelijken dat het gewone ticket een uitstervend product is in vergelijking met de verschillende kortingformules zoals de Go-Pass.

05.15 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je rejoins le constat du ministre selon lequel le nombre de voyageurs continue à augmenter et je ne peux qu'espérer qu'aucune mesure ne sera prise au détriment de ces voyageurs. Nous resterons en tout cas très vigilants à cet égard.

05.15 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik stel samen met de minister vast dat het aantal reizigers blijft stijgen en hoop enkel dat geen enkele maatregel ten koste van deze reizigers zal worden genomen. Wij kijken daar alleszins waakzaam op toe.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation financière de la SNCB" (n° 3558)

06 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de financiële toestand van de NMBS" (nr. 3558)

06.01 François Bellot (MR): M. Karel Vinck a rappelé que sans le respect par l'État de ses engagements, la situation financière de la SNCB ne pourrait pas être améliorée. Il a précisé pour rappel que sans reprise de la dette, il n'y a pas d'assainissement possible. Quand le gouvernement concrétisera-t-il son engagement de reprendre la dette historique de la SNCB à hauteur de 7,4 milliards d'euros et selon quelle planification? Comment envisagez-vous l'autonomie de la SNCB dès l'instant où la décision par le Conseil d'administration de majorer les tarifs de 2,5% est remise en cause ?

06.01 François Bellot (MR): De heer Vinck herinnerde eraan dat, indien de overheid haar verbintenissen niet nakomt, de financiële toestand van de NMBS niet zal kunnen worden bijgestuurd. Hij stelde nogmaals dat een sanering zonder schuldovername onmogelijk is. Wanneer zal de regering haar belofte waarmaken om de historische schuld van de NMBS, ten bedrage van 7,4 miljard euro, over te nemen en volgens welke planning zal dit gebeuren? In hoeverre is de NMBS nog autonoom indien de beslissing van de Raad van Bestuur om de tarieven met 2,5 procent te verhogen ter discussie wordt gesteld?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Nous pensons que le 1^{er} janvier 2005, les conditions seront remplies pour la reprise de la dette de la SNCB. Il est plutôt cynique de le dire mais il fallait que le montant de la dette soit relativement bas. Il y avait plus de 7,4 milliards d'écart entre les 100% et ce qu'on avait.

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Wij menen dat de voorwaarden voor de overname van de schuldenlast van de NMBS op 1 januari 2005 zullen zijn vervuld. Het klinkt wellicht cynisch, maar het bedrag van de schuldenlast moest relatief laag zijn. Er was meer dan 7,4 miljard verschil tussen de 100 procent en wat wij hadden.

06.03 François Bellot (MR): Vous voulez parler de la dette de l'État et des 100% du PIB ?

06.03 François Bellot (MR): Bedoelt u de staatsschuld en de 100 procent van het BBP ?

06.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en

06.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De

français): Il faut que cette opération de reprise de la dette à hauteur de 7,4 milliards ne nous fasse pas dépasser les 100%, niveau atteint fin 2003 et définitivement confirmé par l'Institut national des Comptes.

L'Etat paie pour avoir un service. L'entreprise publique n'est donc pas autonome en ce qui concerne les tarifs.

Le but de ma politique est que tant les recettes que les voyageurs augmentent. Pour cette année 2004, avec 6% de voyageurs et 8% de recettes en plus, il me semble que l'on a trouvé un équilibre. Pour définir les prix, il ne faut pas uniquement voir ce qui se fait dans les pays voisins, mais également être attractif par rapport aux alternatives disponibles pour le voyageur belge.

Nous insistons donc auprès de M. Vinck pour ne pas trop augmenter les tarifs avec pour objectif la hausse des recettes.

L'incident est clos.

07 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la sélection des membres du personnel de la SNCB candidats dans le cadre du projet de carte d'identité électronique" (n° 3559)

07.01 François Bellot (MR): Concernant le lancement de la carte d'identité électronique, il apparaît que des listes d'agents sélectionnés parmi les entreprises publiques de la Poste, de Belgacom et de BIAC ont été transmises aux communes avant que la sélection ne soit entièrement finalisée pour les candidats issus de la SNCB via le Selor. Cette procédure n'est-elle pas entachée d'une irrégularité majeure pouvant entraîner son annulation?

Quelles mesures prendrez-vous pour rectifier cette omission de transmission des lauréats de la SNCB ?

Il semblerait par ailleurs que la gestion de ces matières au sein de la SNCB soit relativement folklorique !

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): L'appel aux candidatures a été fait par une circulaire.

On a prévu que l'agent devrait être "disponible par suppression d'emploi" (ce qui ne signifie pas surnombre) et "remplaçable par un agent disponible par suppression d'emploi" sachant que

opération waarbij wij 7,4 miljard schulden overnemen, mag ons de 100 procent niet doen overschrijden, met name het niveau dat wij eind 2003 bereikten en dat definitief door het Instituut voor de Nationale Rekeningen werd bevestigd.

De Staat betaalt om over een dienst te beschikken. Wat de tarieven betreft, is het openbaar bedrijf dus niet autonoom.

Het doel van mijn beleid is dat zowel de ontvangsten als het aantal reizigers toenemen. In 2004 steeg het aantal reizigers met 6% en stegen de inkomsten met 8%, het lijkt alsof we een evenwicht gevonden hebben. Voor de prijszetting moeten we niet alleen kijken naar wat buurlanden doen, maar moeten we ook aantrekkelijk zijn op gebied van alternatieve middelen voor de Belgische reiziger.

We dringen er dus op aan bij de heer Vinck om de tariefverhoging die de ontvangsten moet doen stijgen, beperkt te houden.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de selectie van NMBS-personeelsleden die bereid zijn aan het project tot invoering van de elektronische identiteitskaart mee te werken" (nr. 3559)

07.01 François Bellot (MR): Betreffende de invoering van de elektronische identiteitskaart blijkt dat er al lijsten van bij de openbare instellingen de Post, Belgacom en BIAC geselecteerde ambtenaren aan de gemeenten werden bezorgd voor de selectieprocedure via Selor van kandidaten bij de NMBS helemaal rond was.

Dreigt die procedure niet te worden geannuleerd ten gevolge van een ernstige onregelmatigheid?

Welke maatregelen overweegt u om het niet-overzenden van de namen van de laureaten van de NMBS vooralsnog goed te maken?

Overigens wordt deze materie bij de NMBS blijkbaar nogal stuntelig aangepakt.

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De oproep tot kandidaatstelling gebeurde door middel van een rondzendbrief.

Wij hebben bepaald dat de ambtenaar "ter beschikking gesteld wegens ambtsopheffing" zou moeten zijn (wat niet hetzelfde betekent als "overtallig") en "door een ambtenaar die wegens

quelqu'un de disponible peut remplacer un autre agent suivant les règles de mutation spécifiques et après réussite d'un examen au SELOR.

En principe, la SNCB ne s'oppose pas à un transfert.

On peut défendre cette option avec ses désavantages par l'argument que beaucoup de personnes peuvent participer aux examens et sélections du SELOR. Ensuite, la SNCB doit trouver des solutions.

La SNCB doit trouver des solutions et je reconnais qu'elle peut le faire de façon moins arbitraire. Notons que la SNCB et les organisations syndicales n'avaient pas escompté un nombre aussi élevé de candidats. La quantité des candidats bénéficiera peut-être à la sélection.

Un problème persiste néanmoins au niveau de la qualité des examens de sélection organisés par le Selor. En effet, le taux d'échec est assez élevé.

07.03 François Bellot (MR): Si une telle opération devait être renouvelée, il y aurait des recommandations à faire. Chez Belgacom, les choses se déroulent sans heurts. À la SNCB, pourquoi ne pas avoir précisé, dès le départ, les catégories d'agents que l'on ne voulait pas voir partir?

L'incident est clos.

08 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fourniture d'électricité à la SNCB: mise en concurrence" (n° 3560)

08.01 François Bellot (MR): L'appel public de fourniture d'électricité pour la SNCB n'a pas abouti à une réduction de la facture énergétique, bien au contraire. Les deux sociétés ayant marqué un intérêt au niveau européen, Electrabel et EDF, faisant partie du même groupe financier, il n'y a pas eu de réelle concurrence, puisque EDF s'est désistée au profit d'Electrabel, qui a remporté le marché.

Quelles dispositions comptez-vous prendre pour ouvrir réellement ce marché à d'autres

ambtsopheffing ter beschikking is gesteld vervangbaar" zou moeten zijn. Iemand die ter beschikking is gesteld, kan namelijk een andere ambtenaar vervangen, op voorwaarde dat de specifieke mutatieregels worden geëerbiedigd en mits hij voor een examen bij SELOR is geslaagd.

In principe is de NMBS niet tegen een overplaatsing gekant.

Ondanks de nadelen die eraan zijn verbonden, kan men die optie verdedigen door te stellen dat heel wat mensen aan de examens en selectieproeven van SELOR kunnen deelnemen. Vervolgens moet de NMBS oplossingen zoeken.

De NMBS dient oplossingen te zoeken en ik erken dat zij dat op een minder willekeurige manier kan doen. Ik wil erop wijzen dat de NMBS en de vakbonden niet hadden verwacht dat zich zoveel kandidaten zouden aanbieden. Het grote aantal kandidaten zal de selectie wellicht ten goede komen.

Toch doet de kwaliteit van de selectieproeven bij Selor nog problemen rijzen. Het slaagpercentage is namelijk erg laag.

07.03 François Bellot (MR): Als er in de toekomst nog eens zo'n operatie komt zal de NMBS de zaken totaal anders moeten aanpakken. Bij Belgacom loopt alles van een leien dakje. Waarom heeft de NMBS bij het begin van de operatie niet meegedeeld welke personeelscategorieën het bedrijf niet mochten verlaten?

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de levering van elektriciteit aan de NMBS: mededinging" (nr. 3560)

08.01 François Bellot (MR): De openbare offerteaanvraag voor de levering van elektriciteit aan de NMBS heeft niet geleid tot minder energiekosten, wel integendeel. De twee ondernemingen die op Europees niveau interesse betoonden, nl. Electrabel en EDF, behoren tot dezelfde financiële groep. EDF heeft zich teruggetrokken in het voordeel van Electrabel dat de opdracht in de wacht heeft gesleept. Van een echte mededinging was er dan ook geen sprake.

Welke maatregelen wil u treffen om deze opdracht echt voor andere leveranciers open te stellen?

fournisseurs?

La SNCB ne devrait-elle pas investir dans des centrales de co-génération?

Enfin, comptez-vous exercer vos prérogatives de tutelle pour inciter la SNCB à étudier ces projets?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Il arrive que le potentiel de concurrence existe mais que le produit ne sache pas arriver sur l'autre marché. La capacité d'électricité qui nous entoure est suffisamment grande pour créer une concurrence. Le problème est qu'elle ne peut parvenir jusqu'à nous.

Le gouvernement a décidé d'utiliser le mécanisme de vente aux enchères et de faire en sorte que la production ne soit pas aux mains d'une seule entreprise.

Avec la dette qu'elle a, la SNCB ne peut se permettre d'investir elle-même en co-génération. Il faut trouver des producteurs d'électricité qui ont la capacité d'augmenter leur dette en investissant.

J'ai déposé le dossier auprès du gouvernement. Je m'attends à ce que ce dernier prenne clairement position dans la déclaration gouvernementale du 12 octobre prochain. Nous discuterons ensuite avec la SNCB pour examiner la façon de faire avancer les choses.

08.03 François Bellot (MR): La SNCB n'a pas pu profiter des conditions de la concurrence de la même manière que d'autres entreprises. Des explications techniques ont été avancées. La SNCB serait un consommateur en période de pointe. Mais cette explication donnée par les producteurs d'électricité ne me satisfait pas.

L'incident est clos.

09 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le calcul des primes des conducteurs de train" (n° 3613)

09.01 François Bellot (MR): Les conducteurs de trains de Namur sont partis en grève contre la diminution de leurs primes de rentabilité de 15 à 30 euros par mois. Il semblerait que cette diminution est issue d'une nouvelle méthode de calcul, selon des critères différents.

Zou de NMBS niet moeten investeren in centrales die werken op warmtekrachtkoppeling?

Zal u vanuit uw positie van toezichhoudende overheid de NMBS aanmanen dergelijke projecten te bestuderen?

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Soms is mededinging in theorie mogelijk, maar kan het product niet op de eindbestemming afgeleverd worden. Zo is er in de ons omringende landen voldoende elektriciteit aanwezig om mededinging mogelijk te maken, maar het probleem is dat ze ons niet kan bereiken.

De regering heeft beslist gebruik te maken van de techniek van verkoop bij opbod en ervoor te zorgen dat de productie niet in de handen van een enkele onderneming terecht komt.

Gelet op haar schuldenberg kan de NMBS het zich niet veroorloven zelf in warmtekrachtkoppeling te investeren. We moeten uitkijken naar elektriciteitsproducenten die dat wel kunnen en daarbij nog nieuwe schulden kunnen maken ook.

Ik heb het dossier bij de regering ingediend. Ik verwacht dat ze in de regeringsverklaring van 12 oktober eerstkomend een duidelijk standpunt zal innemen. Vervolgens zullen we met de NMBS onderhandelingen aanknopen om na te gaan hoe het verder moet.

08.03 François Bellot (MR): De NMBS heeft de marktomstandigheden niet op dezelfde manier als andere ondernemingen kunnen uitspelen. Hiervoor werden technische verklaringen geopperd. De NMBS zou een verbruiker in de piekperiode zijn, maar deze door de producenten van elektriciteit opgegeven verklaring bevalt mij niet.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de berekening van de premies van de treinbestuurders" (nr. 3613)

09.01 François Bellot (MR): De treinbestuurders van Namen zijn in staking gegaan omdat hun rentabiliteitspremies met 15 à 30 euro per maand gedaald zijn. Deze daling zou het gevolg van een nieuwe berekeningswijze zijn volgens andere criteria.

Pourriez-vous préciser les critères de détermination de ces primes, en les détaillant ? Pourquoi les conducteurs de Namur ont-ils constaté une diminution des primes ? Ces conducteurs se plaignent d'une augmentation de la charge de travail, le nombre de personnes étant passé de 216 à 197. Est-ce exact ? Enfin, le nouveau calcul des primes concerne-t-il d'autres agents que les conducteurs de trains ?

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Je ne comprends pas la réponse mais vais vous la lire.

09.03 François Bellot (MR): Vous pouvez me la communiquer par écrit.

09.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): De fait, c'est impossible de bien expliquer. Je vous transmettrai la copie. L'important est qu'il n'y a eu aucune modification structurelle.

Le calcul des primes du personnel roulant est différent de celui des autres catégories, en raison des spécificités des prestations. Il est en application depuis 1998 et tient compte des capacités de l'agent et du résultat global.

Le système de calcul est resté le même. Par contre, certains facteurs évoluent, comme le coefficient professionnel collectif qui est le produit de la productivité de la société, de la régularité du trafic, de la difficulté des tâches à exécuter et des kilomètres parcourus.

La diminution du montant octroyé est ainsi due à la réduction du facteur «nombre de kilomètres parcourus», sans que la méthode de calcul n'ait changé.

Les cadres du personnel de conduite ont diminué d'environ 20 personnes. Cette évolution de la charge de travail à assurer explique la variation à la baisse de la prime.

Donc, même sans changement dans la méthode de calcul, il est possible que les gens reçoivent une autre prime.

L'incident est clos.

10 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises

Volgens welke criteria worden deze premies vastgesteld? Kan u ze nauwkeurig opgeven? Waarom hebben de bestuurders van Namen een daling van hun premies vastgesteld? Deze bestuurders klagen over een verhoogde werklust, aangezien het aantal personeelsleden van 216 tot 197 is gedaald. Klopt dat? Geldt de nieuwe berekeningswijze van de premies nog voor andere personeelsleden dan de treinbestuurders?

09.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ik begrijp het antwoord niet, maar ik zal het voorlezen.

09.03 François Bellot (MR): U mag het mij op papier geven.

09.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Het is inderdaad onmogelijk om het goed uit te leggen. Ik zal u een kopie bezorgen. Het is belangrijk dat er geen enkele structurele wijziging werd aangebracht.

Met het oog op het specifiek karakter van de prestaties worden de premies van het rijdend personeel op een andere manier berekend dan die van de andere personeelscategorieën. Die methode wordt al sedert 1998 toegepast en er wordt rekening gehouden met de bekwaamheid van het personeelslid evenals met het algemeen resultaat.

De berekeningsmethode is dezelfde gebleven. Bepaalde factoren daarentegen evolueren, zoals de collectieve beroepscoëfficiënt die het product is van de productiviteit van de maatschappij, de regelmaat van het verkeer, de moeilijkheid van de uit te voeren taken en de afgelegde kilometers.

De daling van het toegekende bedrag is dus te wijten aan de daling van de factor 'aantal afgelegde kilometers', zonder dat de berekeningsmethode is veranderd.

Het personeelsbestand van de bestuurders is met ongeveer 20 mensen gedaald. Die evolutie van de werklust verklaart de daling van de premie.

Zonder wijziging van de berekeningsmethode is het dus mogelijk dat de mensen een andere premie krijgen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

publiques sur "l'avenir de la SNCB" (n° 3609)

10.01 Guido De Padt (VLD): Une étude de la SNCB révèle que la société des chemins de fer n'est pas prête pour la libéralisation en 2008. Notre société coûte beaucoup trop cher pour pouvoir faire face à la concurrence et elle devra réduire son offre. Elle ne conserverait que le transport entre les villes et de la ville vers la périphérie. Il n'y aura même plus d'argent pour le RER et les trains supplémentaires aux heures de pointe.

La restructuration juridique est source de nervosité et de démotivation parmi le personnel de la SNCB. L'incertitude concernant l'avenir n'y est évidemment pas étrangère. La direction de la société de chemins de fer doit donc communiquer beaucoup plus ouvertement. Qui prendra en charge les 1.500 personnes excédentaires ?

Le ministre peut-il communiquer l'étude aux membres de la commission des Entreprises publiques et discuter du contenu ? Peut-il nous fournir des précisions sur les mesures d'économie qui sont déjà en préparation ? Le ministre est-il informé que d'autres sociétés de transport se préparent déjà à entrer sur le marché belge ?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Je partage dans une large mesure l'avis de M. De Padt. Je ne vois aucun inconvénient à communiquer l'étude à la commission. Ce qui paraît dans les journaux doit pouvoir être discuté. Le plus souvent, c'est d'abord par la voie de la presse que je prends connaissance en premier lieu de ce type de document.

L'étude ne visait pas à déterminer quelles gares doivent disparaître, mais bien où sont générées les recettes et où se situe le trafic. Il faudra bien sûr mettre ces recommandations en oeuvre, d'une manière ou d'une autre. Le dossier pourrait être présenté lors d'une audition.

A l'heure actuelle, il n'y a pas à ma connaissance de sociétés qui se préparent au transport intérieur de voyageurs. En ce qui concerne le trafic, il y a bien des entreprises rivales. Il n'est pas facile pour les sociétés de cargos de se concurrencer dans un petit pays. Les chemins de fer belges devront conclure le plus rapidement possible des alliances pour couvrir les grandes distances, sinon elles courront à leur perte. J'ignore quand la concurrence jouera et avec quelle acuité. Il faut

Overheidsbedrijven over "de toekomst van de NMBS" (nr. 3609)

10.01 Guido De Padt (VLD): Uit een studie van de NMBS blijkt dat de spoormaatschappij niet klaar is voor de liberalisering in 2008. Onze maatschappij is veel te duur om de concurrentie aan te kunnen en zal dus moeten snoeien in het aanbod. Zo zou ze enkel nog het transport tussen de steden en van de stad naar de rand kunnen verzekeren. Zelfs voor het GEN en de extra piekurentreinen zal er geen geld zijn.

De juridische herstructurering zorgt bij het NMBS-personeel voor nervositeit en demotivatie. De onzekere toekomst is daar natuurlijk niet vreemd aan. De leiding van het spoorwegbedrijf moet dus veel opener communiceren. Wie zal de last van de 1.500 overvallige mensen dragen?

Kan de minister de studie aan de leden van de commissie voor de Overheidsbedrijven doorspelen en de inhoud ervan bespreken? Kunnen wij een toelichting krijgen bij de besparingsmaatregelen die reeds worden voorbereid?

Is de minister ervan op de hoogte dat andere vervoersmaatschappijen zich al aan het klaarstomen zijn om de Belgische markt te bespelen?

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Ik ben het grotendeels eens met de heer De Padt. Ik heb er geen probleem mee om de studie aan de commissie over te maken. Wat in de krant verschijnt, moet bespreekbaar zijn. Meestal lees ik over dat soort documenten ook het eerst in de krant.

De studie had niet tot doel te bepalen welke stations moeten verdwijnen, wel waar de inkomsten en de trafiek te vinden zijn. Men zal de aanbevelingen natuurlijk wel op de een of andere manier moeten toepassen. Tijdens een hoorzitting kan de zaak worden toegelicht.

Momenteel bereiden zich bij mijn weten geen maatschappijen voor op binnenlands reizigersverkeer. Wat trafiek betreft, zijn er wel concurrerende maatschappijen. In een klein land hebben cargomaatschappijen het niet makkelijk om elkaar te beconcurreren. De Belgische spoorwegen zullen zo snel mogelijk allianties moeten aangaan om grote afstanden te overbruggen. Doen ze dat niet, dan zijn ze verloren. Hoe vlug de concurrentie er zal komen en hoe scherp ze zal zijn, weet ik niet.

anticiper. Le volume a augmenté malgré les hausses de prix dans le secteur cargo. Si les prix ont augmenté, il en va sans doute de même des recettes. Et nous devons en tout cas sortir du rouge en 2006.

Le trafic intérieur de voyageurs n'a toujours pas été libéralisé et le trafic international de voyageurs le sera plus tard encore. En matière de trafic intérieur, je ne crois pas tellement en une intensification de la concurrence mais il y a des restrictions budgétaires. De combien d'argent disposons-nous? Notre pays investit beaucoup dans le transport public.

En cas de reprise des grandes lignes, la SNCB se trouvera confrontée à un problème colossal. En principe, il nous reste du temps pour nous préparer car, à mon sens, ce scénario ne se présentera pas avant 2010.

De plus, dans les années à venir et certainement à partir de 2010 ou de 2011, des milliers de départs naturels se produiront à la SNCB. Si le trafic intérieur de voyageurs est ouvert à la concurrence, la SNCB pourra réagir plus facilement.

A présent, il s'agit de ne plus faire de dettes et de réorganiser le transport cargo pour en résorber le déficit en 2006. Un sacré défi!

Le personnel s'inquiète en effet d'éventuels transferts mais, en raison de l'échelle de l'opération, il n'y a pas grand-chose à faire. En tout état de cause, nous nous efforçons de réaliser la restructuration le plus rapidement possible.

10.03 Guido De Padt (VLD): Il me plairait de consulter cette étude. Une audition me semble également recommandée car les réformes doivent aussi bénéficier d'un soutien suffisant parmi les parlementaires. Enfin, Le gouvernement ne doit pas sous-estimer l'importance que revêt la qualité de l'information et de la communication avec le personnel. La réorganisation doit en effet être soutenue par toute l'entreprise.

L'incident est clos.

11 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'augmentation des prix des abonnements de la SNCB" (n° 3617)

11.01 Guido De Padt (VLD): Le prix de l'abonnement annuel à la SNCB va augmenter à

We moeten vooruitdenken. Ondanks de prijsstijgingen in de cargo, is het volume gestegen. De prijzen stegen eveneens, dus vermoedelijk ook de inkomsten. In elk geval moeten we in 2006 uit de rode cijfers raken.

Het nationale reizigersverkeer is nog steeds niet vrijgemaakt, het internationale reizigersverkeer wordt dat pas later. Inzake nationaal verkeer geloof ik niet zo in grote concurrentiebewegingen, maar er zijn budgettaire beperkingen. Hoeveel geld hebben we veil? Ons land investeert zwaar in openbaar vervoer.

Worden grote lijnen overgenomen, dan heeft de NMBS een ontzettend groot probleem. Normalerweise is er nog voldoende tijd om ons voor te bereiden, want zo een scenario komt er volgens mij niet voor 2010.

Bovendien zullen de komende jaren, en zeker vanaf 2010 of 2011, duizenden personeelsleden op natuurlijke wijze afvloeien. Als het binnenlandse reizigersvervoer wordt opengesteld voor concurrentie, zal de NMBS daar dus makkelijker kunnen op inspelen.

Nu komt het er op aan geen schulden meer te maken en de cargo zo te reorganiseren dat hij in 2006 niet verlieslatend is. Dat is een hels karwei.

Het personeel is inderdaad ongerust over mogelijke transfers, maar door de grootschaligheid van de operatie is daar niet veel aan te doen. In elk geval proberen we de reorganisatie zo snel mogelijk door te voeren.

10.03 Guido De Padt (VLD): Ik kijk de studie graag in. Een hoorzitting lijkt me evenzeer aangewezen, want ook in het Parlement moet een voldoende groot draagvlak worden gevonden voor de hervormingen. Ten slotte mag de regering het belang van goede informatie en communicatie met het personeel niet onderschatten. Een reorganisatie moet immers door het hele bedrijf worden gedragen.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verhoging van de abonnementsprijzen bij de NMBS" (nr. 3617)

11.01 Guido De Padt (VLD): De prijs van een jaarabonnement bij de NMBS stijgt vanaf 1 oktober:

partir du 1er octobre et l'abonné paiera désormais dix au lieu de neuf mensualités. Sans doute ne s'en rendra-t-il guère compte puisque l'employeur paie généralement tout ou partie de l'abonnement, mais les charges vont de nouveau augmenter pour les entreprises.

Quels sont les coûts supplémentaires pour les employeurs et l'Etat ? Le ministre peut-il fournir des chiffres détaillés concernant les employeurs qui remboursent les déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans les secteurs public et privé ?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Jusqu'il y a peu, de nombreux abonnés achetaient des cartes mensuelles et payaient ainsi, en moyenne, dix à onze montants mensuels, alors qu'un abonnement annuel ne correspondait qu'à neuf montants mensuels. Du fait de l'intervention de l'employeur dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, le nombre de clients qui optent pour un abonnement augmente, ce qui réduit les recettes de la SNCB. C'est pourquoi la SNCB a revu le prix de l'abonnement annuel à la hausse.

Cette modification de prix ne constitue une augmentation, de surcroît limitée, que pour le groupe restreint de clients qui achetaient déjà un abonnement annuel. Les pouvoirs publics ayant toujours payé onze montants mensuels, cette mesure leur est favorable. Il ne s'agit pas pour la SNCB d'augmenter ses bénéfices, mais de limiter ses pertes.

Le secteur public représente 45 % des abonnés et le secteur privé tout autant. Le site internet de la SNCB fournit au public des données précises, y compris sur remboursements par les différents secteurs des frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

L'incident est clos.

12 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "une taxe dont sont redevables certains riverains de la rue du Palais à Verviers" (n° 3511)

12.01 André Perpète (PS) : En réponse à ma question n° 1351 du 4 février dernier relative à cette taxe dont sont redevables les riverains de la rue du Palais, à Verviers, qui jouissent d'une vue sur la voie ferrée, vous m'avez répondu que vous vous renseigneriez sur l'origine de cette taxe (Voir le *Compte rendu analytique de la Chambre*, n° 150 du

de abonnee zal voortaan tien in plaats van negen maandbedragen betalen. Wellicht zal hij daar niet veel van merken, aangezien doorgaans de werkgever het abonnement geheel of gedeeltelijk betaalt, maar opnieuw stijgen de lasten voor de bedrijven.

Wat zijn de extra kosten voor de werkgevers en de Staat? Kan de minister gedetailleerde cijfers geven over de werkgevers in de openbare en de privé-sector die het woon-werkverkeer vergoeden?

11.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Veel abonnees kochten tot voor kort maandkaarten. Gemiddeld betaalde men daardoor tien tot elf maandbedragen, terwijl een jaarabonnement maar gelijkstond aan negen maandbedragen. Door de tussenkomst van de werkgevers in het woon-werkverkeer stijgt het aantal klanten dat voor een jaarabonnement kiest, waardoor de inkomsten van de NMBS teruglopen. Vandaar de prijsverhoging van het jaarabonnement.

Enkel voor de beperkte groep klanten die al een jaarabonnement kocht, betekent dit een, zij het beperkte, prijsverhoging. De overheid betaalde altijd elf maandbedragen en is dus beter af. Het gaat de NMBS niet om winst, maar om het beperken van het verlies.

De openbare sector is goed voor 45 procent van de abonnees en de privé-sector eveneens. Precieze gegevens, ook over de mate waarin de verschillende sectoren het woon-werkverkeer terugbetalen, zijn te vinden op de website van de NMBS.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een taks verschuldigd door bepaalde bewoners van de rue du Palais te Verviers" (nr. 3511)

12.01 André Perpète (PS): Op mijn vraag nr. 1351 van 4 februari jongstleden over die belasting die de bewoners van de rue du Palais in Verviers, met zicht op de spoorweg, moeten betalen, hebt u geantwoord dat u zich zou informeren over de herkomst van die belasting (zie *Beknopt Verslag van de Kamer* nr. 150 van 4 februari 2004, blzn. 7

4 février 2004, p. 7 et 8). Si cette taxe est encore prélevée, est-elle spécifique à Verviers ? Et ne conviendrait-il pas de la supprimer ?

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Suite à votre demande, cette redevance a été supprimée par l'article 52 de la loi-programme du 9 juillet 2004 instaurant un nouvel article 680bis dans le Code civil (*Moniteur belge* du 15 juillet 2004). La redevance n'est donc plus prélevée. Quant au passé, il appartient à la SNCB de traiter ce problème.

12.03 André Perpète (PS) : Cette disposition de la loi-programme m'avait échappé.

L'incident est clos.

13 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les pertes d'emplois programmées de nombreux cheminots en province de Luxembourg" (n° 3659)

13.01 André Perpète (PS): La presse annonce que la réforme de B-Cargo, annoncée pour janvier 2005, entraînerait une perte d'une trentaine de postes au Luxembourg.

Présidente: Mme Valérie De Bue.

Par ailleurs, Arlon risquerait de perdre son statut de gare-région, au profit de la gare de Namur, avec la conséquence que des emplois semblent menacés là aussi.

De plus, il semblerait que la province de Luxembourg risque de perdre des cheminots actuellement affectés au service d'entretien et de régulation du trafic. On parle encore de la suppression de différentes gares et de différentes lignes considérées en-dessous du seuil de rentabilité. Cela pose la question de la notion de service public en milieu rural.

Confirmez-vous ces éléments ? Ne pensez-vous pas qu'au vu de la démographie de la province de Luxembourg, la présence de gares, même moins fréquentées, est très importante pour la population ? Les travailleurs employés dans les services que la SNCB fermerait seraient-ils licenciés ou reclassés dans un plus grand pôle ? Seraient-ils reclassés dans une fonction similaire ou dans une autre fonction ?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Conformément aux objectifs du plan de

en 8). Wordt die belasting nog steeds geïnd en wordt ze alleen in Verviers geïnd? Zou het niet beter zijn die belasting af te schaffen?

12.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ingevolge uw vraag werd die heffing afgeschaft door artikel 52 van de programmawet van 9 juli 2004 te schrappen en een nieuw artikel 680bis in het Burgerlijk wetboek in te voegen (*Belgisch Staatsblad* van 15 juli 2004). Die belasting wordt dus niet meer geïnd. Wat het verleden betreft, dat probleem moet de NMBS oplossen.

12.03 André Perpète (PS): Die bepaling van de programmawet was mij ontgaan.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het geplande banenverlies bij de spoorwegen in de provincie Luxemburg" (nr. 3659)

13.01 André Perpète (PS): Volgens persberichten zouden ten gevolge van de hervorming van B-Cargo, die in januari 2005 zou plaatsvinden, in Luxemburg een dertigtal banen sneuvelen.

Voorzitter: mevrouw Valérie De Bue.

Voorts dreigt Aarlen zijn statuut van gewestelijk hoofdstation te verliezen, ten voordele van het station van Namen, met als gevolg dat er ook daar banen bedreigd zijn.

Voorts zouden er in Luxemburg mogelijk ook banen bij de onderhoudsdiensten en de regeling van het verkeer sneuvelen. Bovendien maakt men ook gewag van de sluiting van diverse stations en van verschillende lijnen die als onvoldoende rendabel worden bestempeld. Dat doet vragen rijzen over de openbare dienstverlening in landelijke gebieden.

Bevestigt u die elementen? Vindt u niet dat gelet op de demografische situatie in de provincie Luxemburg, het voor de bevolking zeer belangrijk is dat er voldoende stations zijn, ook al zijn er minder reizigers? Zouden de werknemers die werkzaam zijn in de diensten die de NMBS wil sluiten, worden ontslagen of naar een groter centrum worden overgeplaatst? Zal er voor hen elders een gelijksoortige functie zijn weggelegd of zullen zij een andere functie krijgen?

13.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Volgens de doelstellingen geformuleerd in het

restructuration de B-Cargo, les charges d'exploitation - et notamment de personnel - doivent être réduites d'environ 30%. S'il y a des suppressions d'emplois, les agents deviennent disponibles. Aucun licenciement n'est prévu. Des opportunités de réaffectation et des possibilités de requalification sont prévues. C'est la raison d'une certaine réticence mais, dans le futur, il s'avérera de plus en plus nécessaire d'organiser au mieux une mobilité interne. Bien entendu, la direction "marchandises" se montrera particulièrement attentive à la gestion du personnel qui deviendrait surnuméraire.

Le statut de la région d'Arlon est à l'étude dans le cadre du nouveau plan de restructuration au sein des régions. Il est prématuré d'avancer quelque mesure que ce soit.

La mise en service générale du dispatching national est prévue pour 2006. Celle-ci n'aura aucune influence sur le personnel affecté en province de Luxembourg.

Quant aux gares de Melreux, Hotton, Bertrix et Virton, celles-ci ne figurent pas dans la liste des 41 gares pour lesquelles la SNCB étudie notamment la fermeture des guichets. Aucune décision n'est intervenue quant à la suppression d'une ligne.

Il est évident que la notion de service public guidera la préparation de ce plan.

L'incident est clos.

14 Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la dorsale wallonne de la SNCB" (n° 3656)

14.01 Éric Massin (PS) : Au cours du mois de mai de cette année, je vous ai posé, en commission, une question relative à la stratégie de la SNCB à l'égard de son partenaire en vue de maintenir la ligne Thalys reliant Liège à Paris ainsi que la ligne reliant Ostende, Bruxelles et Paris.

A l'époque, j'avais invoqué l'incompatibilité des horaires ainsi que la timidité de la stratégie marketing comme autant de facteurs expliquant la situation déficitaire de ces lignes.

Dans votre réponse, vous déclariez vouloir attendre les résultats d'une étude commandée par le

herstructureringsplan van B-Cargo moeten de exploitatiekosten – en meer bepaald de personeelskosten – met ongeveer 30 percent dalen. Als er banen sneuvelen worden de getroffen agenten in disponibiteit gesteld. Er zijn geen ontslagen gepland. Het personeel kan gereffecteerd worden of kiezen voor een omscholing. Dit verklaart een zekere onvrede maar in de toekomst zal een goede organisatie van interne mobiliteit steeds noodzakelijker blijken. Het spreekt vanzelf dat de directie "goederenvervoer" bijzondere aandacht zal besteden aan de begeleiding van het personeel dat overtalig wordt.

In het kader van het nieuwe herstructureringsplan binnen de regio's wordt het statuut van de regio Aarlen herbekeken. Het is echter voorbarig nu al een uitspraak in de ene of de andere richting te doen.

Volgens de planning zal de nationale dispatching voor het ganse grondgebied in 2006 in dienst worden genomen. Dit zal geen enkel gevolg hebben voor het personeel dat in de provincie Luxemburg is tewerkgesteld.

De stations van Melreux, Hotton, Bertrix en Virton staan niet op de lijst van de 41 stations die het voorwerp uitmaken van een studie van de NMBS over een mogelijke sluiting van de loketten. Er werd geen enkele beslissing genomen over de afschaffing van een lijn.

Uiteraard zal het begrip "openbare dienstverlening" als leidraad gelden bij de voorbereiding van dat plan.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Waalse as van de NMBS" (nr. 3656)

14.01 Eric Massin (PS): In mei van dit jaar heb ik u in de commissie een vraag gesteld over de strategie van de NMBS ten aanzien van haar partner met het oog op het behoud van de Thalys-lijn Luik-Parijs en de lijn Oostende-Brussel-Parijs.

Ik had er toen op gewezen dat die lijnen verlieslatend zijn omdat de dienstregelingen niet goed op de behoeften zijn afgestemd en er onvoldoende werk wordt gemaakt van een goede marketingstrategie.

In uw antwoord zei u te willen wachten op de resultaten van een door de Waalse regering

gouvernement wallon portant sur les actions de promotion de la dorsale wallonne à mettre en œuvre. Vous me demandiez donc d'attendre la fin du second semestre de 2004. Le temps est donc venu de réitérer ma question.

La SNCB entend-t-elle entreprendre des actions de promotion telles l'adaptation éventuelle des horaires et la mise en œuvre d'une stratégie marketing ? Sur ce dernier point, le groupe SNCB-SNCF a-t-il élaboré les prémices d'une telle stratégie ?

Je considérerai que les éléments de réponse dont vous me ferez part concerneront la dorsale wallonne mais également la ligne Ostende-Bruxelles-Paris.

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Des actions promotionnelles ont déjà été mises en œuvre mais je ne dispose pas encore de leurs résultats.

Ainsi, la SNCB a mis en avant la dorsale wallonne lors du Tour de France cycliste. De même, les horaires et la fréquence des trains de la ligne Paris-Liège figurent dans toutes les communications relatives au Thalys. En outre, le groupe Thalys-SNCB organisera des animations sur la dorsale wallonne au cours des mois de septembre et octobre.

Toujours sur cette ligne, une promotion « groupes scolaires » a été lancée par Thalys jusqu'au 30 juin 2005.

L'adaptation des horaires est actuellement impossible en raison de problèmes d'accès de la gare Paris-Nord.

14.03 Éric Massin (PS): Je me réjouis des décisions prises en termes de marketing. En effet, il importe que les liaisons ferroviaires internationales présentent un certain degré de rentabilité. Pour ce faire, il fallait user de procédés de marketing en raison du prix, des horaires et de la clientèle des trains de la ligne.

L'incident est clos.

15 Interpellation de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'application du plan de distribution du courrier basé sur le logiciel 'Géoroute'" (n° 407)

15.01 Joseph Arens (cdH) : Depuis que La Poste distribue le courrier sur base du logiciel Géoroute,

bestelde studie over mogelijke acties ter verbetering van het aanbod op de Waalse spoorwegas. U vroeg mij toen te wachten tot het einde van het tweede semester van 2004. Het ogenblik is dus nu gekomen om mijn vraag te herhalen.

Zal de NMBS werk maken van acties ter verbetering van het aanbod, zoals een eventuele aanpassing van de dienstregelingen en een aangepaste marketingstrategie? Heeft de groep NMBS-SNCF in dat verband de aanzet gegeven voor de uitwerking van een dergelijke strategie?

Ik ga ervan uit dat uw antwoord niet enkel betrekking zal hebben op de Waalse spoorwegas maar ook op de lijn Oostende-Brussel-Parijs.

14.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De NMBS zette reeds promotieacties op poten, waarvan ik de resultaten echter nog niet ken.

Zo voerde de NMBS tijdens de Ronde van Frankrijk promotie voor de Waalse as. Daarnaast worden de dienstregeling en de frequentie van de treinen op de lijn Parijs-Luik in alle documentatie over Thalys vermeld. Bovendien verzorgt de groep Thalys-NMBS tijdens de maanden september en oktober animatie op de Waalse as.

Op dezelfde lijn lanceerde Thalys een promotie voor schoolgroepen die loopt tot 30 juni 2005.

Op dit ogenblik kan de dienstregeling onmogelijk worden aangepast wegens problemen met de toegankelijkheid van het station van Paris-Nord.

14.03 Eric Massin (PS): Ik ben tevreden met de beslissingen die op het vlak van de marketing werden genomen. De internationale spoorverbindingen moeten inderdaad een zeker rentabiliteitsniveau halen. Om dit te bereiken, moesten marketingtechnieken worden aangewend die rekening houden met de prijs van de treinrit, de dienstregeling en de klanten op die spoorlijnen.

Het incident is gesloten.

15 Interpellatie van de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toepassing van het 'Georoute'-postbestellingsplan" (nr. 407)

15.01 Joseph Arens (cdH): Sedert De Post met het computerprogramma Georoute werkt om de

nous – mandataires communaux, régionaux et fédéraux – sommes inondés de plaintes venant de toute la province de Luxembourg.

Le plan Géoroute est, sans doute, un outil intéressant, mais depuis sa mise en place, le courrier est distribué à partir de 8 heures 30 ou 9 heures voire plus tard, et entre 13 et 14 heures pour les journaux et quotidiens. L'utilité des abonnements est remise en cause et la perte pour la presse écrite, évidente. Les anciens abonnés ne se déplacent pas chez leur libraire car les distances sont importantes. Il y a aussi les personnes âgées ou malades dont le seul lien avec la vie active est la lecture des informations.

Dans le Luxembourg, les contrats relatifs à la distribution de 82 % des quotidiens avant 7 heures 30 ne sont respectés qu'à 67 % alors que, dans d'autres zones, l'objectif des 100 % est atteint. Et ce, sans parler du déficit que génère cette distribution chez les entreprises qui ne peuvent plus répondre, dans des délais raisonnables, aux demandes.

Le plan de distribution sur base du logiciel Géoroute a été mis en place sans concertation avec les clients de La Poste, sans étude et analyse du terrain ni prise en compte de la mission de service public.

Quelles mesures comptez-vous prendre pour remédier à cette situation ? Envisagez-vous une concertation avec les milieux concernés afin d'améliorer le modèle informatique de distribution du courrier ? Voulez-vous préserver l'existence d'un service de proximité et son rôle social ? Allez-vous négocier avec La Poste et lui allouer les budgets nécessaires pour assurer la distribution à tous les citoyens, où qu'ils habitent ?

Cette question est fondamentale si l'on veut assurer la distribution des quotidiens avant 8 heures du matin.

A titre d'exemple, l'infrastructure d'Arlon est obsolète et le nouveau mode de tri et de distribution y est inapplicable.

Etes-vous conscient de ce problème ? Ce dernier se fait fortement ressentir dans les régions à faible densité de population telle la province du Luxembourg.

Comment envisagez-vous remédier à cette situation ?

briefwisseling te bestellen regent het bij ons – gemeentelijke, gewestelijke en federale vertegenwoordigers – klachten uit de provincie Luxemburg.

Het Georoute-plan is ongetwijfeld een nuttig hulpmiddel, maar sedert ermee wordt gewerkt, wordt de post vanaf 8.30 of 9 uur en zelfs later besteld en worden de kranten en dagbladen tussen 13 en 14 uur aan huis geleverd. Een abonnement heeft dan ook geen zin meer en dit betekent voor de geschreven pers uiteraard weer verlies. De gewezen abonnees gaan niet naar de krantenwinkel omdat de afstand te groot is. Bovendien zijn er ook de bejaarden en zieken voor wie de enige band met de buitenwereld bestaat uit het lezen van de pers.

In Luxemburg worden de contracten van 82 % van de dagbladen die voor 7.30 uur moeten worden besteld maar voor 67 % nageleefd terwijl in andere zones de doelstelling van 100 % wordt gehaald. En dan hebben we het nog niet over het nadeel dat de late bestellingen veroorzaken bij ondernemingen die niet meer tijdig kunnen antwoorden op aanvragen.

Het bestelplan op basis van het Georoute-programma werd geïnstalleerd zonder overleg met de klanten van De Post, zonder onderzoek of analyse van de praktijk en zonder rekening te houden met de opdracht van openbare dienst.

Welke maatregelen bent u van plan te nemen om deze situatie recht te zetten? Bent u van plan overleg te plegen met de betrokkenen om het computermodel voor de postbestelling te verbeteren? Wilt u het bestaan van een buurtdienst en zijn sociale rol bewaren? Zal u onderhandelen met De Post en haar de nodige financiële middelen toekennen om de postbestelling van alle burgers, waar ze ook wonen, te verzekeren?

Dit is een essentieel aspect als de dagbladen voor 8 uur 's morgens bij de mensen in de bus moeten zitten.

De infrastructuur van Aarlen is bijvoorbeeld verouderd en het nieuwe sorteer- en bestelsysteem kan er niet worden toegepast. Bent u zich bewust van dit probleem? Het bestelprobleem is sterk voelbaar in de dunbevolkte regio's zoals de provincie Luxemburg.

Hoe denkt u dit probleem op te lossen?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en

15.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ik

français): Je suis conscient du problème.

Le système «Géoroute» est un outil et des bureaux à caractère rural mais également citadin doivent être réorganisés.

Il importe de différencier deux situations.

La première concerne la distribution du courrier normal au cours de laquelle certaines personnes reçoivent leur courrier avant d'autres. Dans ce cas, la tournée est peu réorganisée et en quelques mois, on atteint le niveau précédent. L'objectif à atteindre réside dans la distribution du courrier avant 14 heures. Ce système a fait ses preuves dans certaines localités. La province de Luxembourg ne devrait pas faire exception dans la mesure où chaque région a ses propres spécificités.

La seconde situation concerne la distribution de la presse. Celle-ci pose effectivement problème.

Se pose le grand problème des journaux et magazines. Jusqu'à présent, l'Etat prenait une partie en charge, les éditeurs une autre et La Poste exécutait. Pour le Luxembourg, le chiffre était de 59,1% de livraisons avant 7h.30. Cela signifie que 4 librairies sur 10 ne sont pas desservies. J'estime qu'un changement s'impose en la matière. Mais il faut savoir qui supportera les coûts.

Je suis favorable à une livraison assurée à 100% avant 7h.30, mais c'est assez onéreux. En environnement rural, le coût revient à 30 euros pour le personnel par journal et par mois. Ce n'est pas payable.

Nous avons eu les premières discussions avec les éditeurs qui nous ont dit de régler le problème.

Je veux essayer de trouver une solution. J'ai examiné la possibilité d'augmenter notre dotation à la Poste mais je ne peux pas promettre cela pour 2005 vu la situation budgétaire. C'est dans le Luxembourg que le problème est le plus aigu.

15.03 Joseph Arens (cdH): Il est vrai que 10 millions d'euros de dotation supplémentaire pour assurer une distribution à 100% des quotidiens, c'est beaucoup.

15.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Pour les premiers 80%, ce n'est pas tellement difficile. C'est chaque pour cent supplémentaire qui coûte.

ben mij bewust van het probleem.

Het Georoute-systeem is een hulpmiddel en niet alleen de landelijke maar ook de stedelijke kantoren moeten worden gereorganiseerd.

We moeten een onderscheid maken tussen twee situaties.

In de eerste plaats is er de bestelling van de gewone post, waarbij bepaalde mensen hun post voor anderen krijgen. In dit geval ondergaat de ronde weinig veranderingen en binnen enkele maanden wordt het vorige niveau gehaald. Het is de bedoeling de post voor 14 uur te bestellen. Dit systeem heeft op bepaalde plaatsen zijn nut al bewezen. De provincie Luxemburg zou geen uitzondering mogen zijn, want elke regio heeft zijn specifieke kenmerken.

In de tweede plaats is er de bestelling van de nieuwsbladen. En deze zorgt inderdaad voor problemen.

De kranten en tijdschriften zijn een groot probleem. Tot nu toe nam de Staat een deel van de kosten voor zijn rekening en namen de uitgevers een ander deel op zich. De Post voerde de regeling uit. In Luxemburg waren de leveringen voor 7.30 uur goed voor 59,1 %, wat betekent dat 4 krantenwinkels op 10 niet werden bediend. Ik ben van mening dat op dat gebied een verandering geboden is. Men moet echter weten wie de kosten zal dragen.

Ik pleit voor een voor 100 % gegarandeerde levering vóór 7.30 uur, maar dat is duur. Op het platteland bedraagt de kost 30 euro voor het personeel per krant en per maand. Dit is niet betaalbaar.

We hebben al eerste gesprekken gevoerd met de uitgevers die ons gezegd hebben dat het probleem moet worden opgelost.

Ik wil tot een oplossing komen. Ik heb de mogelijkheid onderzocht onze dotatie aan De Post te verhogen, maar ik kan niet beloven dat dit al in 2005 kan. De toestand van de begroting laat dit niet toe. In Luxemburg stelt het probleem zich het scherpst.

15.03 Joseph Arens (cdH): 10 miljoen euro voor een bijkomende dotatie om te garanderen dat 100 percent van de kranten toekomt is inderdaad veel geld.

15.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De eerste 80 percent stelt niet zoveel problemen. Elke bijkomende percent jaagt de kosten echter de hoogte in.

15.05 Joseph Arens (cdH): Je suivrai de très près l'évolution de ce dossier.

Président: M. Dylan Casaer.

L'incident est clos.

16 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un bâtiment de Belgacom à Nivelles" (n° 3684)

16.01 Valérie De Bue (MR): Quelles sont les intentions de Belgacom à l'égard de son bâtiment situé dans le centre de Nivelles et inoccupé depuis dix ans, alors qu'une forte demande de bureaux émane des secteurs privés et associatif?

16.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Les évolutions à Belgacom ont fait que la gestion immobilière est devenue plus difficile du fait d'un niveau d'inoccupation assez important.

En 1997, le conseil d'administration a mis en place un vaste programme de vente de bâtiments excédentaires. Entre 1997 et 2004, il y a eu 376 ventes de bâtiments ou de terrains, pour une surface de 359.000 mètres carrés.

Comme d'autres bâtiments, le bâtiment de Nivelles est utilisé partiellement comme centrale téléphonique. La partie située à l'arrière est propriété de Belgacom, la partie située Place Albert appartient à la Poste.

Le même genre de problème se pose pour un bâtiment abritant la Poste à Ostende et pour lequel des transformations sont nécessaires.

Belgacom a l'intention de mettre tout en œuvre pour la location de l'espace inexploité. Un grand nombre de visites ont été effectuées, notamment par les services de la Ville de Nivelles, sans résultats. Pour chaque demande, il faut sécuriser et aménager avant de pouvoir louer.

Belgacom a fait appel à une entreprise pour réaliser cette opération, et le ministre de tutelle n'a, en principe, rien à dire.

16.03 Valérie De Bue (MR): Quel est le nom de la société? S'agit-il d'une filiale?

15.05 Joseph Arens (cdH): Ik zal de evolutie van dit dossier van nabij volgen.

Voorzitter: de heer Dylan Casaer.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een gebouw van Belgacom in Nijvel" (nr. 3684)

16.01 Valérie De Bue (MR): Wat zijn de plannen van Belgacom met betrekking tot haar gebouw in het centrum van Nijvel? Dat gebouw staat al tien jaar leeg, terwijl er bij de privésector en de verenigingen een grote vraag is naar kantoorruimte.

16.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De evolutie die Belgacom heeft doorgemaakt, heeft het beheer van het gebouwenpatrimonium bemoeilijkt omdat er sprake is van een vrij grote leegstand.

In 1997 heeft de raad van bestuur een grootschalig programma voor de verkoop van overtollige gebouwen uitgewerkt. Tussen 1997 en 2004 werden 376 gebouwen of gronden verkocht, voor een totale oppervlakte van 359.000 vierkante meter.

Net als andere gebouwen wordt ook het gebouw in Nijvel gedeeltelijk als telefooncentrale gebruikt. Het gedeelte achteraan is eigendom van Belgacom, terwijl het gedeelte aan de kant van de Place Albert aan De Post toebehoort.

Er doet zich een soortgelijk probleem voor met een gebouw in Oostende waarin De Post is gevestigd en waar verbouwingswerken moeten plaatsvinden.

Belgacom wil er alles aan doen om de ongebruikte ruimte te verhuren. Er hebben een groot aantal bezoeken plaatsgehad, onder meer door de diensten van de stad Nijvel, maar dat heeft niets opgeleverd. Voor elke aanvraag moeten veiligheidsmaatregelen worden getroffen en moeten de nodige aanpassingwerken worden uitgevoerd alvorens het gebouw kan worden verhuurd.

Belgacom heeft daartoe een beroep gedaan op een firma en in principe heeft de toezichhoudende minister daarin geen enkele zeggenschap.

16.03 Valérie De Bue (MR): Wat is de naam van de vennootschap? Gaat het om een dochterbedrijf?

16.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) Il s'agit de la société Connectimmo.

L'incident est clos.

17 **Question de M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fraude téléphonique chez Belgacom" (n° 3629)**

Présidente : Mme Valérie De Bue.

17.01 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Les personnes qui utilisent une ligne téléphonique classique pour se connecter à internet se font souvent escroquer : leur ligne téléphonique est détournée, via des lignes inconnues et surtout extrêmement chères.

Lorsqu'ils en informent Belgacom, il leur est indiqué qu'ils doivent acheter un module de sécurisation spécial ou prendre une connexion ADSL. Le médiateur pour les télécommunications estime pourtant lui aussi que les opérateurs qui proposent des connexions par ligne classique à Internet doivent également en assurer la sécurisation.

Le ministre peut-il assurer une meilleure protection aux utilisateurs de connexions par ligne classique à Internet ?

17.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Belgacom s'efforce réellement de contrer ces fraudeurs. Dans un premier temps, une cellule du service Finances repère les augmentations anormales des factures et prend alors contact avec l'abonné concerné. Un communiqué de presse a également été diffusé pour sensibiliser davantage l'opinion publique au problème. La commission d'éthique prépare actuellement un code de conduite pour le secteur des télécommunications. Belgacom dispose déjà de son propre code, qui lui permet d'intervenir en cas de besoin.

En outre, le client peut lui-même agir mais ces démarches ont un coût. Il peut faire bloquer certains numéros et installer un firewall ou un logiciel anti-virus.

Quant à savoir si Belgacom doit offrir davantage de services gratuits, je dois me concerter avec le ministre de la Consommation. Si une sécurisation gratuite doit être offerte, l'obligation doit en incomber à l'ensemble des opérateurs télécom.

16.04 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Ik denk dat het gaat om Connectimmo.

Het incident is gesloten.

17 **Vraag van de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "telefoonfraude bij Belgacom" (nr. 3629)**

Voorzitter: Valérie De Bue.

17.01 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Mensen die een inbelverbinding gebruiken om op het internet te geraken, worden vaak opgelicht. Hun telefoonverbinding wordt omgeleid via andere, onbekende en vooral erg dure lijnen.

Wanneer zij Belgacom hierover inlichten, krijgen zij te horen dat zij een speciale beveiliging moeten kopen of een adsl-verbinding moeten nemen. Nochtans vindt ook de ombudsman voor telecomunicatie dat wie inbelvoorzieningen aanbiedt, ook moet instaan voor de beveiliging ervan.

Kan de minister de gebruikers van inbelverbindingen beter beschermen?

17.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Belgacom probeert deze fraudeurs wel degelijk te stoppen. Vooreerst ziet een cel van de dienst Financiën toe op abnormale stijgingen van rekeningen. Zij nemen dan contact op met de rekeninghouder. Ook is er een persbericht verspreid om meer bekendheid aan het probleem te geven. Op dit ogenblik wordt in de ethische commissie gewerkt aan een gedragscode voor de telecomsector. Belgacom heeft reeds een eigen code die het bedrijf toelaat meteen op te treden indien nodig.

Daarnaast kan de klant zelf stappen ondernemen, maar dat kost geld. Hij kan bepaalde nummers laten blokkeren, een firewall of antivirussoftware installeren.

Over de vraag of Belgacom meer gratis diensten moet aanbieden, moet ik met de minister van Consumentenzaken overleggen. Als er gratis beveiliging moet worden aangeboden, moeten alle telecomoperatoren dat doen.

17.03 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Un code de conduite est bien sûr utile pour les opérateurs honnêtes. Il ne nous est d'aucun secours pour les escrocs dont l'identité n'est pas connue. Il faut également prendre des mesures structurelles au niveau du réseau.

L'incident est clos.

18 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le sort réservé au Comité consultatif des usagers et au service de médiation de la SNCB dans le cadre de la restructuration de l'entreprise" (n° 3782)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le Comité consultatif des usagers défend les intérêts des voyageurs de la SNCB et est financé par cette dernière. Le service de médiation des chemins de fer belges traite les plaintes individuelles.

Dans le cadre de la restructuration de la SNCB, ces organes seront-ils associés à la société holding qui englobe Infrabel et la société de transport ? Ou seront-ils détachés de l'entreprise en tant qu'ensemble ? Dans un contexte où, avec le temps, d'autres opérateurs seront actifs, cette dernière option me paraît déjà préférable.

18.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): L'arrêté royal relatif à la restructuration – qui constitue un aspect économique et relève donc de ma compétence – ne règle pas encore la question. Le Comité consultatif et le service de médiation 'consommateurs' sont de la compétence de M. Landuyt. En effet, les instances européennes ont décidé qu'un même ministre ne pouvait gérer qu'un seul aspect.

En vertu de la loi de 1991, chaque entreprise publique indépendante ou chaque groupe d'entreprises publiques autonomes liées doit disposer d'un service de médiation. Si le service est dissocié, la loi doit donc être modifiée. Je crois que cette dissociation sera avantageuse à long terme.

A court terme, les services pourraient éventuellement être placés sous la tutelle de la société de transports, car les plaintes sont plus nombreuses pour la prestation de services que pour le transport. Il faudra en parler avec M. Landuyt. Toutefois, la libéralisation du marché national des voyageurs n'est pas pour

17.03 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Een gedragscode is natuurlijk nuttig voor bonafide spelers. Het helpt ons niet verder bij oplichters wier identiteit we niet kennen. Ook op het netwerkniveau moeten structurele maatregelen worden genomen.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het lot van het Raadgevend Comité van de Gebruikers en van de ombudsdienst bij de NMBS in het kader van de herstructurering van het bedrijf" (nr. 3782)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het Raadgevend Comité van de Gebruikers verdedigt de belangen van de NMBS-reizigers en wordt gefinancierd door de NMBS. De ombudsdienst van de Belgische spoorwegen behandelt individuele klachten.

Worden deze organen in het kader van de herstructurering van de NMBS gekoppeld aan de holding die Infrabel en de transportmaatschappij overkoepelt? Of komen zij los te staan van het hele bedrijf? In een omgeving waarin mettertijd andere operatoren actief zullen zijn, geniet de laatste oplossing alvast mijn voorkeur.

18.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): In het KB inzake de herstructurering – wat een bedrijfsaspect is en dus mijn bevoegdheid – wordt het probleem nog niet geregeld. Het Raadgevend Comité en de ombudsdienst – consumentenaspecten – zijn bevoegdheden van minister Landuyt. Europa heeft immers beslist dat eenzelfde minister slechts één aspect mag beheren.

De wet van 1991 bepaalt dat er een ombudsdienst moet zijn bij elk autonoom overheidsbedrijf of bij elke groep van verbonden autonome overheidsbedrijven. Als de dienst dus los komt te staan, moet de wet worden gewijzigd. Ik denk dat het op de lange termijn voordelig is dat de losmaking er komt.

Op de korte termijn kunnen de diensten misschien bij de transportmaatschappij worden ondergebracht, want er zijn meer klachten over dienstverlening dan over transport. Men zal met minister Landuyt moeten praten. Vrijmaking van de nationale reizigersmarkt is overigens niet voor morgen. De kans dat er veel maatschappijen komen, acht ik klein.

demain. Il y a peu de chances, selon moi, de voir arriver un grand nombre de sociétés.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): J'interpellerai M. Landuyt.

L'incident est clos.

19 Question de M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le service offert par La Poste" (n° 3746)

19.01 Philippe De Coene (sp.a-spirit): J'ai appris par les médias que La Poste envisage de distribuer désormais les envois recommandés et les paquets le soir, ce qui est une bonne chose pour les personnes qui travaillent pendant la journée. Cette initiative est en outre indiquée dans un contexte de marché de plus en plus concurrentiel.

Qu'en est-il ? Quelles seront les conséquences pour le personnel ? L'instauration d'une tournée tardive de distribution de courrier aura-t-elle une incidence sur le projet Géoroute ?

19.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): J'estime que la tournée tardive est une bonne initiative, qui prouve qu'il est possible de se renouveler. En ce qui concerne les colis postaux, un secteur important, La Poste peut certainement offrir une plus-value.

Quelques tests très limités ont déjà été menés. Ces tests devraient à présent être étendus à 13 bureaux couvrant des territoires à la densité de population différente et répartis sur l'ensemble du territoire. Les distributions seront organisées de différentes manières de telle sorte que l'on peut véritablement parler d'un laboratoire d'essai.

La nouvelle approche aura certainement des effets sur la distribution classique du courrier. Il est par contre trop tôt pour tirer des conclusions. Il nous faut encore discuter avec les syndicats.

L'incident est clos.

20 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le passif social de la SNCB" (n° 3783)

20.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Dans le cadre du plan MOVE, la SNCB doit licencier plusieurs

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik zal minister Landuyt nog aanspreken.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening door De Post" (nr. 3746)

19.01 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Via de media vernam ik dat De Post overweegt om aangetekende zendingen en pakjes voortaan 's avonds uit te reiken. Dat is een goede zaak voor wie overdag werkt. Bovendien is het initiatief aanbevelenswaardig in een marktomgeving die steeds concurrentiëler wordt.

Wat is de stand van zaken? Wat zijn de gevolgen voor het personeel? Heeft de invoering van een late postronde gevolgen voor het Georoute-project?

19.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik vind de late postronde een goed initiatief, dat duidelijk maakt dat vernieuwing mogelijk is. Zeker inzake postpakjes, een belangrijke sector, kan De Post een meerwaarde bieden.

Er werden al enkele zeer beperkte testen uitgevoerd. Die testen zouden nu moeten worden uitgebreid naar dertien kantoren met een verschillende bevolkingsdichtheid en verspreid over het hele land. De bedelingen zullen op verschillende manieren worden georganiseerd, waardoor men gerust van een proeflaboratorium kan spreken.

De nieuwe aanpak zal waarschijnlijk gevolgen hebben voor de klassieke postbedeling. Het is echter te vroeg om conclusies te trekken. We moeten nog praten met de vakbonden.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het sociaal passief van de NMBS" (nr. 3783)

20.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In het kader van het MOVE-plan moet de NMBS enkele

milliers de travailleurs. Il n'est pas possible, en raison de leur statut, de les mettre au chômage. Ils restent à charge de la SNCB.

Combien d'agents de la SNCB ont-ils été licenciés depuis le début de la mise en oeuvre de ce plan ? Quel est le montant du passif social correspondant à ce nombre de licenciements ? Combien d'agents seront-ils licenciés chaque année entre 2004 et 2008 ? Quelles conséquences ces licenciements auront-ils sur le passif social ? Comment ce passif doit-il être financé ?

20.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): L'effectif est très stable. On dénombrait 39.927 travailleurs en 2001 et 39.267 en août 2004. Le chiffre maximum de 41.360 a été atteint en juin 2002. L'évolution doit toutefois être relativisée du fait de la baisse mensuelle de ce chiffre. Le succès rencontré par la réglementation relative aux départs a eu pour conséquence que 800 personnes ont quitté l'entreprise depuis janvier 2004. On descend lentement sous les 39.000, ce qui signifie qu'environ 1.200 membres du personnel devront encore quitter l'entreprise d'ici à la fin 2005.

Le passif social n'est pas tant déterminé par le nombre de personnes qui quittent effectivement l'entreprise que par le montant consacré au financement des plans de départ anticipé et des prépensions, soit 69 millions d'euros en 2004 et 89 millions d'euros en 2005. Les montants pour 2006 à 2008 doivent encore être négociés. Le plan est entièrement financé par la SNCB au moyen de recettes provenant du transport et de compensations de l'Etat.

Je transmettrai également une version écrite de ma réponse à M. Van den Bergh.

L'incident est clos.

21 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les cadres linguistiques au sein de la SNCB, le départ de membres du personnel SNCB et le recrutement de nouveaux collaborateurs (conducteurs et accompagnateurs de trains)" (n° 3784)

21.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Au 1er juillet 2003, la SNCB comptait en son sein 21.640 membres du personnel néerlandophones et 20.013 francophones. Ce déséquilibre linguistique est encore appelé à s'aggraver par l'entrée en service de conducteurs et accompagnateurs de train essentiellement francophones.

duizenden werknemers laten afvloeien. Wegens hun statuut is het onmogelijk om hen in de werkloosheid onder te brengen. Zij blijven ten laste van de NMBS.

Hoeveel personeelsleden zijn intussen afgevloeid? Hoeveel bedraagt het sociaal passief dat hiermee overeenkomt? Hoeveel personeelsleden zullen jaarlijks afvloeien tussen 2004 en 2008? Welke gevolgen heeft dit voor het sociaal passief? Hoe moet dat passief worden gefinancierd?

20.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Het personeelsaantal is zeer stabiel. In 2001 waren er 39.927 werknemers, in augustus 2004 39.267. In juni 2002 werd met 41.360 het hoogste aantal bereikt. Doordat het aantal elke maand daalt, moet de evolutie echter worden gerelativeerd. Dankzij de succesvolle uitstapregeling vloeiden sinds januari 2004 800 personeelsleden af. Langzaam gaan we onder de 39.000. Dat betekent dat tot eind 2005 nog ongeveer 1.200 personeelsleden moeten afvloeien.

Het sociaal passief wordt niet zozeer bepaald door het aantal mensen dat effectief afvloeit. Het bestaat voornamelijk uit de som waarmee uitstapplannen en brugpensioenen moeten worden betaald. Het gaat om 69 miljoen euro in 2004 en 89 miljoen euro in 2005. Over de bedragen van 2006 tot 2008 moet nog worden onderhandeld. Het plan wordt integraal gefinancierd door de NMBS met verkeersopbrengsten en staatscompensaties.

Ik bezorg mijn antwoord ook schriftelijk aan de heer Van den Bergh.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de taalkaders bij de NMBS, de afvloeiing van NMBS-personeel en de aanwerving van nieuw personeel (bestuurders en treinbegeleiders)" (nr. 3784)

21.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Op 1 juli 2003 telde het NMBS-personeel 21.640 Nederlandstaligen en 20.013 Franstaligen. Dat is een scheve verhouding, die nog wordt verergerd door de indienstneming van overwegend Franstalige treinbestuurders en -begeleiders.

Le ministre pourrait-il nous fournir des données chiffrées par groupe linguistique du nombre de membres du personnel ainsi que des recrutements et des départs à la SNCB? La SNCB tient-elle compte, dans le cadre de sa politique en matière de personnel, des rapports linguistiques?

21.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*En néerlandais*): Entre le 1^{er} juillet 2003 et le 1^{er} juillet 2004, 667 membres du personnel néerlandophones et 645 francophones ont quitté la SNCB. A l'heure actuelle, l'entreprise emploie 21.043 néerlandophones et 19.357 francophones. Le rapport a donc légèrement changé. Au cours de la période précitée, 136 néerlandophones et 127 francophones ont été recrutés.

L'entreprise tend à une répartition égale entre néerlandophones et francophones dans la Région de Bruxelles-Capitale et à une répartition équitable au sein de la direction centrale.

21.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Le plan MOVE tend-il également vers un équilibre sain ?

21.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Oui.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17h.49.

Kan de minister cijfers geven per taalgroep van het aantal personeelsleden en van de aanwervingen en afvloeiingen bij de NMBS? Houdt de NMBS in zijn personeelsbeleid rekening met de taalverhoudingen?

21.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Tussen 1 juli 2003 en 1 juli 2004 verlieten 667 Nederlandstalige en 645 Franstalige personeelsleden de NMBS. Momenteel heeft de NMBS 21.043 Nederlandstaligen en 19.357 Franstaligen in dienst. De verhouding is dus lichtjes gewijzigd. In de genoemde periode kwamen er 136 Nederlandstaligen en 127 Franstaligen in dienst.

In het Brussels Gewest wordt een gelijk aantal Nederlands- en Franstalige personeelsleden nagestreefd, in het hoofdbestuur een billijke verdeling.

21.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Wordt er met het MOVE-plan ook naar een gezond evenwicht gestreefd?

21.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ja.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.49 uur.