



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

16-02-2005

Après-midi

woensdag

16-02-2005

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Jean-Jacques Viseur au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gestion des fins de carrière chez Belgacom" (n° 5034)

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

Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la politique d'information des utilisateurs menée par la SNCB" (n° 5040)

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

Questions jointes de 4

- M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution de lampes économiques gratuites par La Poste" (n° 5051)

- M. Hagen Goyvaerts au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution de lampes économiques par La Poste à Louvain" (n° 5528)

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

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les accompagnateurs de train 'malades'" (n° 5076)

Orateurs: **Olivier Chastel, 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 "la réorganisation des bureaux de poste" (n° 5190)

Orateurs: **Guido De Padt, 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 "le différentiel entre la facture de La Poste pour les prestations de service universel et les paiements de l'Etat" (n° 5204)

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

INHOUD

Vraag van de heer Jean-Jacques Viseur aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de eindeloopbaanproblematiek bij Belgacom" (nr. 5034)

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

Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het NMBS-informatiebeleid naar de gebruikers toe" (nr. 5040)

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

Samengevoegde vragen van 4

- de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verdeling van gratis spaarlampen door De Post" (nr. 5051)

- de heer Hagen Goyvaerts aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verdeling van spaarlampen door De Post in Leuven" (nr. 5528)

Sprekers: **Carl Devlies, Hagen Goyvaerts, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de 'zieke' treinbegeleiders" (nr. 5076)

Sprekers: **Olivier Chastel, 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 reorganisatie van de postkantoren" (nr. 5190)

Sprekers: **Guido De Padt, 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 "het verschil tussen wat De Post voor de universele dienstverlening aanreken en wat de Staat ervoor betaalt" (nr. 5204)

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

Budget et des Entreprises publiques		Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les retards des trains" (n° 5216)	9	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinvertragingen" (nr. 5216)	9
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Interpellation de M. Joseph Arens au ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de ligne ferroviaire EuroCap-Rail" (n° 514)	10	Interpellatie van de heer Joseph Arens tot de minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het spoorproject EuroCap-rail" (nr. 514)	10
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les distributeurs de courrier en vélomoteur" (n° 5194)	14	Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de postbodes die zich met een bromfiets verplaatsen" (nr. 5194)	14
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'interdiction faite aux voyageurs de la ligne 161/162 de s'embarquer dans les trains internationaux pour un trajet entre deux gares belges" (n° 5212)	15	Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het verbod voor de treinreizigers op de lijn 161/162 om voor een reis in België gebruik te maken van de internationale treinen" (nr. 5212)	15
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements à apporter sur la ligne 165" (n° 5399)	16	Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen in lijn 165" (nr. 5399)	16
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- M. Ludo Van Campenhout au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la position du gouvernement et du Parlement néerlandais dans le dossier du Rhin de fer" (n° 5217)	17	- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de positie van de Nederlandse regering en het Nederlands Parlement in het dossier 'IJzeren Rijn'" (nr. 5217)	17
- M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le Rhin de fer" (n° 5229)	17	- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de IJzeren Rijn" (nr. 5229)	17
<i>Orateurs:</i> Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises	19	Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en	19

publiques sur "les hotspots dans les gares" (n° 5233) <i>Orateurs:</i> André Perpète, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		Overheidsbedrijven over "de hotspots in de stations" (nr. 5233) <i>Sprekers:</i> André Perpète, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation au centre de tri de Libramont" (n° 5234) <i>Orateurs:</i> André Perpète, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	19	Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de situatie in het sorteercentrum van Libramont" (nr. 5234) <i>Sprekers:</i> André Perpète, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	19
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les installations de lavage des trains" (n° 5346)	21	- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "wasinstallaties voor treinen" (nr. 5346)	21
- M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les nouvelles installations de lavage couvertes de la SNCB" (n° 5413) <i>Orateurs:</i> Eric Massin, André Perpète, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	21	- de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de nieuwe overdekte wasinstallaties van de NMBS" (nr. 5413) <i>Sprekers:</i> Eric Massin, André Perpète, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	21
Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de Morlanwelz" (n° 5235) <i>Orateurs:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	22	Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station van Morlanwelz" (nr. 5235) <i>Sprekers:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	22
Question de M. Claude Marinower au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les magasins spécialisés dans les bijoux en or à Anvers-Central" (n° 5320) <i>Orateurs:</i> Claude Marinower, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	23	Vraag van de heer Claude Marinower aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de goudwinkels in Antwerpen-Centraal" (nr. 5320) <i>Sprekers:</i> Claude Marinower, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	23
Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les places de parking à la gare d'Arlon" (n° 5347) <i>Orateurs:</i> André Perpète, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	24	Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de parkeerplaatsen bij het station van Aarlen" (nr. 5347) <i>Sprekers:</i> André Perpète, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	24
Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le paiement des chèques postaux par les bureaux de La Poste" (n° 5342) <i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet , président du groupe cdH, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	25	Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitbetaling van postcheques door de postkantoren" (nr. 5342) <i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet , voorzitter van de cdH-fractie, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	25

Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'installation d'une antenne médicale dans les gares importantes" (n° 5377)	26	Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de inrichting van een medische post in de grote stations" (nr. 5377)	26
<i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet , président du groupe cdH, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet , voorzitter van de cdH-fractie, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la restructuration des bureaux de poste et ses conséquences pour Chimay" (n° 5348)	27	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herstructurering van de postkantoren en de gevolgen ervan voor Chimay" (nr. 5348)	27
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu , Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu , 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 "la gare SNCB de Kalmthout" (n° 5357)	28	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het NMBS-station van Kalmthout" (nr. 5357)	28
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh , Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh , Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le dispositif de communication de secours dans les trains" (n° 5381)	29	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het noodcommunicatiesysteem op treinen" (nr. 5381)	29
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt , Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt , Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Marleen Govaerts au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un facteur membre d'une asbl entretenant des liens très étroits avec des groupements fondamentalistes et extrémistes" (n° 5386)	30	Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een postbode die lid is van een vzw die zeer nauwe banden onderhoudt met fundamentalistische en extremistische groeperingen" (nr. 5386)	30
<i>Orateurs:</i> Marleen Govaerts , Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Marleen Govaerts , Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les brochures gratuites contenant les horaires de la SNCB" (n° 5434)	30	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gratis dienstregelingsbrochures van de NMBS" (nr. 5434)	30
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt , Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt , Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture des guichets de la gare d'Anzegem" (n° 5455)	31	Vraag van de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in het station van Anzegem" (nr. 5455)	31
<i>Orateurs:</i> Philippe De Coene , Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Philippe De Coene , Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	

Questions jointes de	32	Samengevoegde vragen van	32
- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes rencontrés avec les Pays-Bas à propos du TGV" (n° 5422)	32	- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de problemen met Nederland in verband met de HSL" (nr. 5422)	32
- M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes entre la Belgique et les Pays-Bas en ce qui concerne le TGV" (n° 5537)	32	- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de problemen tussen België en Nederland in verband met de HSL" (nr. 5537)	32
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Luc Sevenhans, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Luc Sevenhans, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	34	Samengevoegde vragen van	34
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'augmentation des tarifs de la SNCB" (n° 5445)	34	- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de stijging van de NMBS-tarieven" (nr. 5445)	34
- Mme Greta D'hondt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la politique tarifaire de la SNCB" (n° 5471)	34	- mevrouw Greta D'hondt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de prijzenpolitiek van de NMBS" (nr. 5471)	34
<i>Orateurs:</i> Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Greta D'hondt		<i>Sprekers:</i> Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Greta D'hondt	
Questions jointes de	36	Samengevoegde vragen van	36
- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les barrières aux passages à niveau" (n° 5490)	36	- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "slagbomen aan spooroverwegen" (nr. 5490)	36
- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accident mortel à un passage à niveau à Diepenbeek" (n° 5533)	37	- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het fatale ongeval aan een spooroverweg in Diepenbeek" (nr. 5533)	37
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Jan Mortelmans, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Jan Mortelmans, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Nahima Lanjri au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le recrutement anonyme de travailleurs au sein d'entreprises publiques telles que la SNCB et La Poste" (n° 5475)	39	Vraag van mevrouw Nahima Lanjri aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de anonieme rekrutering van werknemers bij overheidsbedrijven zoals de NMBS en De Post" (nr. 5475)	39
<i>Orateurs:</i> Nahima Lanjri, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Nahima Lanjri, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	

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

du

MERCREDI 16 FEVRIER 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 16 FEBRUARI 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.08 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Jean-Jacques Viseur au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gestion des fins de carrière chez Belgacom" (n° 5034)

01.01 Jean-Jacques Viseur (cdH): Une interview de la directrice des ressources humaines de Belgacom m'a fait sursauter, au vu de la répartition par âge des employés de l'entreprise. On peut constater qu'après 53 ans, plus personne ne travaille dans cette entreprise, hormis peut-être les membres de la direction. La gestion des ressources humaines a entraîné l'évacuation des plus de 50 ans.

Or, ladite directrice déclare qu'il y a un blocage culturel dans son entreprise, où les employés vivent toujours à l'heure de la fonction publique où l'on entrait à 18 ans pour la quitter à 65 ans. Elle souhaiterait que la partie des employés qui a entre 50 et 52 ans puisse quitter l'entreprise le plus vite possible.

J'ai calculé que si les 1.500 membres du personnel de Belgacom qui ont actuellement entre 50 et 52 ans quittaient prématurément la vie professionnelle, cela coûterait plus de 700 millions d'euros à l'Etat. Une politique de formation serait bien moins chère. Ce problème est d'autant plus aigu qu'il s'agit ici d'une entreprise dont l'Etat détient toujours la majorité des parts.

De vergadering wordt geopend om 14.08 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Jean-Jacques Viseur aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de eindeloopbaanproblematiek bij Belgacom" (nr. 5034)

01.01 Jean-Jacques Viseur (cdH): Tijdens het lezen van een interview met de human resources-directrice van Belgacom ben ik erg geschrokken, met name toen het ging over de leeftijdspiramide van de werknemers van die maatschappij. Afgezien misschien van de leden van de directie, telt Belgacom geen werknemers meer die ouder zijn dan 53 jaar. Het personeelsbeleid was er immers op gericht de vijftigplussers te laten afvloeien.

Voornoemde directrice verklaarde echter dat er sprake is van een culturele impasse in het bedrijf, waar de werknemers nog altijd een ambtenarenmentaliteit hebben en ervan uitgaan dat zij op 18-jarige leeftijd bij de maatschappij in dienst treden om het bedrijf op de leeftijd van 65 jaar te verlaten. Zij zou willen dat Belgacom zich zo spoedig mogelijk van alle vijftigplussers zou ontdoen.

Ik heb berekend dat als de 1.500 personeelsleden van Belgacom die momenteel tussen de 50 en 52 jaar oud zijn, voortijdig ontslag zouden nemen, dit de Staat meer dan 700 miljoen euro zou kosten. Een vormingsbeleid zou veel goedkoper uitvallen. Het probleem stelt zich des te scherper omdat het om een onderneming gaat waarvan de overheid nog steeds de meerderheid der aandelen bezit.

Alors que le professeur Vande Lanotte défend d'excellentes théories, le ministre Vande Lanotte, après avoir donné une seconde session au gouvernement en 2004, vient de le "buser" tout à fait. Comment peut-on concilier la volonté d'augmenter l'offre de travail et se débarrasser de l'obsession du vieillissement si une entreprise prospère, qui doit être une entreprise modèle, limite à ce point le travail après 50 ans?

Quelle est la réaction de l'actionnaire principal de Belgacom à l'égard de ce qui est une politique de destruction d'emplois plutôt que de création et d'augmentation du taux d'emploi entre 50 et 65 ans?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Belgacom dénie vos affirmations. Certes, Belgacom présente une pyramide des âges dangereusement déformée, avec près de la moitié du personnel ayant plus de 40 ans et personne au-delà de 52 ans. Mais l'entreprise ne peut laisser partir les quelque 2.500 personnes ayant entre 50 et 52 ans qu'elle compte en son sein, même si nombre d'entre elles sont en attente d'un nouveau plan social.

Ce qui était au départ une mesure destinée à pallier un problème est devenu un droit. Laisser massivement partir des gens âgés de 51 ou 52 ans n'est pas possible. Si une restructuration se révèle nécessaire, ce n'est pas l'âge qui doit être déterminant, mais la possibilité de trouver un autre emploi. Il ne faut laisser partir que les personnes pour lesquelles on peut trouver un emploi. Cependant, Belgacom est aussi victime d'un blocage culturel. Certains membres du personnel ont toujours travaillé à un certain poste et ne veulent plus en changer. Les plans de reconversion recueillent parfois peu de succès. Cela doit changer.

Voilà la conclusion que Belgacom et moi en tirons. De la sorte, j'espère avoir rectifié quelque peu le contenu de l'interview.

01.03 Jean-Jacques Viseur (cdH): Je suis assez d'accord avec vous. Ce qui était une solution est devenu un droit acquis et surtout un problème. Nous devons passer à une logique différente.

Même si j'approuve la mobilité externe et interne au sein d'une entreprise publique, je m'indigne devant

Als professor verdedigt de heer Vande Lanotte aantrekkelijke theorieën. Als minister heeft hij de regering in 2004 een tweede zitting gegeven en heeft hij haar nu "dik gebuisd". Hoe kan men naar meer banen en een oplossing voor het probleem van de vergrijzing streven indien werknemers van 50 jaar en meer geen plaats meer hebben in een goeddraaiend modelbedrijf?

Hoe reageert de hoofdaandeelhouder van Belgacom op dat beleid van vernietiging van arbeidsplaatsen, terwijl men veeleer nieuwe banen zou moeten scheppen voor de personen tussen 50 en 65 jaar teneinde de werkgelegenheidsgraad in die leeftijdscategorie op te trekken?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Belgacom ontkent uw beweringen. De leeftijdspiramide bij Belgacom is inderdaad gevaarlijk vervormd: bijna de helft van de werknemers is meer dan veertig jaar oud, terwijl de maatschappij geen enkele tweënvijftigplusser meer telt. Belgacom kan echter de om en bij 2.500 werknemers tussen 50 en 52 jaar die bij het bedrijf werkzaam zijn niet laten afvloeien, ook al wachten velen onder hen op een nieuw sociaal plan.

Wat oorspronkelijk was bedoeld als maatregel om een probleem op te lossen, is een recht geworden. Men kan onmogelijk mensen van 51 of 52 jaar in groten getale laten gaan. In het geval van een herstructurering mag de leeftijd niet van doorslaggevende betekenis zijn maar wel de mogelijkheid om een andere betrekking te vinden. Men mag enkel de mensen laten vertrekken voor wie men een andere betrekking kan vinden. Maar Belgacom kampt ook met een gevestigde bedrijfscultuur. Sommige personeelsleden hebben steeds dezelfde functie uitgeoefend en willen niet meer van werk veranderen. De omscholingsprojecten worden soms maar lauw onthaald. Daar moet verandering in komen.

Tot die conclusie zijn Belgacom en ikzelf gekomen. Ik hoop dat ik zo de teneur van het interview enigszins heb rechtgezet.

01.03 Jean-Jacques Viseur (cdH): Ik ben het in grote lijnen met u eens. Wat in eerste instantie een oplossing was, is een verworven recht en vooral een probleem geworden. Wij moeten een andere logica volgen.

Ook al ben ik voorstander van interne en externe mobiliteit binnen een overheidsbedrijf, toch erger ik

les propos tenus dans cet article, qui dénotent du mépris pour ce qui est un des problèmes les plus importants pour l'Europe occidentale pour les prochaines années, alors que l'entreprise a les moyens d'une politique de formation et de mobilité.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la politique d'information des utilisateurs menée par la SNCB" (n° 5040)

02.01 Hilde Vautmans (VLD): Trois conditions doivent être remplies pour qu'un voyage en train soit confortable. Le voyageur doit connaître le point d'arrêt suivant, il doit savoir où et quand il aura des correspondances et il doit être informé des causes et de la durée des retards ainsi que des autres possibilités de voyage. La Société des chemins de fer belges reste malheureusement en défaut sur ces points. Le Comité consultatif a proposé quelques solutions le 7 décembre 2004. Des informations sur les points d'arrêt pourraient être communiquées par les haut-parleurs ou par le biais des panneaux d'affichage. Le ministre demanderait-il à la SNCB d'examiner ces possibilités ? Quelles autres mesures envisage-t-il de prendre ? Inciterait-il la SNCB à davantage tenir compte des avis du Comité consultatif ?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Des écrans sont prévus pour le nouveau matériel de type I 11, MS 96 et M 6. Cette option figure également dans les offres relatives au matériel à commander. La direction de la gestion du matériel examinera ce qu'il en coûterait d'équiper tout le matériel de displays. Une décision sera prise sur la base de cette étude.

La SNCB estime inopportun d'annoncer à bord du train les correspondances dans la prochaine gare puisque bien des éléments sont encore susceptibles d'être modifiés au dernier moment. Il est dès lors préférable de ne communiquer l'information que sur le quai. C'est à la gare qu'on peut informer le mieux les passagers sur les correspondances possibles.

La communication d'informations relatives aux perturbations du trafic pose un problème. Le projet *Information in Real Time* a été lancé en 2001. Non seulement des moyens techniques et informatiques sont mis en œuvre mais la motivation et la

mij aan de bewoordingen van dit artikel. Zij getuigen immers van onverschilligheid voor één van de belangrijkste problemen waarmee West-Europa tijdens de komende jaren te kampen zal hebben, terwijl het bedrijf toch in staat is om zijn personeel op te leiden en die mobiliteit te verzekeren.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het NMBS-informatiebeleid naar de gebruikers toe" (nr. 5040)

02.01 Hilde Vautmans (VLD): Om een treinreis comfortabel te maken, moet aan drie voorwaarden worden voldaan. De reiziger moet op de hoogte zijn van de volgende stopplaats, hij moet weten waar en wanneer er aansluitingen zijn en hij moet informatie krijgen over oorzaken en duur van vertragingen en over alternatieve reismogelijkheden. Helaas blijven de Belgische Spoorwegen op deze punten in gebreke. Het Raadgevend Comité suggereerde op 7 december 2004 enkele oplossingen. Informatie over stopplaatsen zou kunnen worden medegedeeld via afroeping of displays. Zal de minister de NMBS vragen deze mogelijkheden te onderzoeken? Welke andere maatregelen overweegt hij? Zal hij de NMBS ertoe aanzetten meer rekening te houden met de adviezen van het Raadgevend Comité?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Voor het nieuwe materieel van de types I 11, MS 96 en M 6 is in displays voorzien. Ook in de offertes voor nog te bestellen materieel is deze mogelijkheid opgenomen. De directie Beheer van het Materieel zal onderzoeken hoeveel het kost om alle materieel met displays uit te rusten. Op basis van die studie wordt dan een beslissing genomen.

De NMBS vindt het niet opportuun om in de trein mededelingen te doen over aansluitingen in het eerstvolgende station. Op het laatste moment kan er immers nog veel veranderen. Het is dus beter om de informatie pas mee te delen op het perron. In het station is men het best op de hoogte van de mogelijke aansluitingen.

Informatie over verstoord treinverkeer is een probleem. In 2001 werd het project *Information in Real Time* opgestart. Er wordt gewerkt aan technische middelen en informatica maar ook aan

formation du personnel est en outre renforcée. Au cours du second semestre de 2005, tous les points d'arrêt doivent être équipés d'une sonorisation. Les installations diffusant des informations sur les trains vont être modernisées et étendues. La procédure d'adjudication est en cours.

Les plaintes relatives à l'information fournie en cas de perturbation du trafic sont enregistrées et analysées. Tout indique que la transmission des informations à bord du train et dans la gare s'améliore. D'après les mesures de qualité trimestrielles, la satisfaction de la clientèle augmente et le nombre de plaintes diminue. Bien qu'il soit utopique de vouloir toujours fournir sur-le-champ des informations parfaitement exactes, tendre vers la communication la plus exacte possible des informations disponibles est un souci constant.

Nous tenons compte, dans la mesure du possible, des avis du Comité consultatif.

02.03 Hilde Vautmans (VLD): Des progrès ont bel et bien été enregistrés. Le ministre affirme qu'il ignore s'il y aura assez d'argent pour installer des panneaux d'affichage. Dans ce cas, ne serait-il pas possible de donner oralement une information compréhensible ? Une telle formule ne devrait pas être très onéreuse.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution de lampes économiques gratuites par La Poste" (n° 5051)
- M. Hagen Goyvaerts au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution de lampes économiques par La Poste à Louvain" (n° 5528)

03.01 Carl Devlies (CD&V): Initialement, Belgique diffusion devait distribuer gratuitement les lampes économiques des intercommunales, mais la Poste est entre-temps devenue sous-traitant. Il s'agit d'un contrat de 4.8 millions d'euros. Il est apparu voici quelques semaines que les lampes économiques étaient déjà distribuées à Gand mais pas à Anvers, ni à Louvain, ni dans le Limbourg. Entre-temps, la distribution a débuté dans ces villes mais La Poste n'est visiblement pas suffisamment organisée. Pourquoi la distribution est-elle aussi laborieuse ?

de motivering en opleiding van het personeel. In de tweede helft van 2005 moeten alle stopplaatsen uitgerust zijn met sonorisation. De 'treinaanwijsinstallaties' worden gemoderniseerd en uitgebreid. De procedure voor aanbesteding is aan de gang.

Klachten inzake informatie bij verstoord verkeer worden geregistreerd en geanalyseerd. Alles wijst erop dat de informatieverstrekking in de trein en in het station verbetert. Uit driemaandelijke kwaliteitsmetingen blijkt dat de tevredenheid stijgt en het aantal klachten afneemt. Altijd meteen de juiste informatie verstrekken, is een utopie. Het is echter een voortdurende zorg om de informatie die voorhanden is, zo goed mogelijk aan de reiziger mee te delen.

Er wordt in de mate van het mogelijke rekening gehouden met de adviezen van het Raadgevend Comité.

02.03 Hilde Vautmans (VLD): Er is inderdaad vooruitgang geboekt. De minister zegt dat hij niet weet of er genoeg geld zal zijn om displays aan te brengen. Is het dan niet mogelijk om mondelinge en goed verstaanbare informatie te verstrekken? Zo duur kan dat toch niet zijn?

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verdeling van gratis spaarlampen door De Post" (nr. 5051)
- de heer Hagen Goyvaerts aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verdeling van spaarlampen door De Post in Leuven" (nr. 5528)

03.01 Carl Devlies (CD&V): Aanvankelijk zou de Belgische distributiedienst de gratis spaarlampen van de intercommunales verdelen, maar intussen treedt De Post op als onderaannemer. Het gaat om een contract van 4,8 miljoen euro. Enkele weken geleden bleek dat de spaarlampen in het Gentse al werden verdeeld, maar in Antwerpen, Limburg en Leuven was dat niet het geval. Intussen is men ook in die laatste steden met de verdeling begonnen, maar blijkbaar gaat De Post onvoldoende georganiseerd te werk. Waarom verloopt de verdeling zo moeizaam?

03.02 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): A Louvain, la distribution des lampes économiques ne va pas sans poser de problèmes. La Poste travaille par envois recommandés. Les citoyens doivent s'adresser au bureau de poste central pour recevoir leur lampe. Les facteurs s'irritent de cette procédure complexe qui nécessite une main-d'œuvre importante. Le ministre et La Poste sont-ils au courant de cette situation? Qu'ont-ils l'intention de faire ?

03.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La distribution des lampes économiques a commencé entre mai et septembre 2004 pour les intercommunales publiques, et à partir de septembre 2004 pour les intercommunales mixtes. Le rythme de distribution, qui a eu un effet important sur le prix, est convenu entre le fournisseur et La Poste, qui est l'exécutant.

A Louvain, l'action se déroule du 31 janvier au 30 avril 2005. Un facteur reçoit dix lampes économiques par tournée. Grâce à la boîte de sécurité mise au point par La Poste, seulement 0,3 % des lampes économiques distribuées ont été cassées à la suite de manipulations internes à La Poste. Les lampes économiques présentant une défectuosité apparente ne sont pas délivrées. Les lampes ne sont pas envoyées par recommandé. Les habitants sont avertis du passage du facteur par une lettre personnelle, envoyée deux semaines à l'avance.

Sur les 1.156.578 lampes économiques présentées jusqu'à la mi-février, les facteurs en ont distribué 68,67 % et 11,85 % des ménages les ont retirées eux-mêmes. 19 % des lampes n'ont donc pas encore été délivrées. D'après La Poste, les facteurs ont accueilli favorablement l'action car ils se félicitent de ce que La Poste ait obtenu le contrat. La distribution se fait en plusieurs mois afin de réduire les coûts.

03.04 Carl Devlies (CD&V): Je doute que tout se passe de si belle manière.

03.05 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Certaines intercommunales n'ont pas précisé quand les facteurs procéderaient à la distribution des lampes fluocompactes au cours de cette période de deux semaines. La procédure de délivrance est complexe et irrite les facteurs.

L'incident est clos.

04 Question de M. Olivier Chastel au vice-

03.02 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): In Leuven loopt de verdeling van de spaarlampen niet van een leien dakje. Men werkt via een procedure van aangetekende zendingen. De mensen moeten zich voor de afhaling wenden tot het hoofdkantoor. De postmannen ergeren zich aan deze omslachtige en arbeidsintensieve procedure. Is de minister of De Post hiervan op de hoogte? Wat zal men eraan doen?

03.03 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): In de publieke intercommunales begon de verdelingsactie tussen mei en september 2004, in de gemengde vanaf september 2004. Het verdelingsritme heeft sterk op de prijs gewerkt. Het ritme is een afspraak tussen de leverancier en De Post, die zorgt voor de uitvoering.

De actie in Leuven loopt van 31 januari tot 30 april 2005. Per uitreiking heeft een postbode tien spaarlampen. Dankzij het veiligheidsdoosje dat De Post heeft ontwikkeld is slechts 0,3 procent van de verdeelde spaarlampen gebroken als gevolg van interne procedures bij De Post. Spaarlampen met een zichtbaar defect worden niet aangeboden. Men werkt niet met een aangetekend schrijven, maar de mensen krijgen veertien dagen voor de uitreiking een persoonlijke brief met de datum waarop de postbode langskomt.

Van de 1.156.578 aanbiedingen tot midden februari kon de postbode 68,67 procent van de spaarlampen overhandigen en 11,85 procent van de gezinnen haalde de lamp op. Dus is 19 procent nog niet terecht. Volgens De Post is er bij de postbodes over het algemeen een positief onthaal, want men is blij met het binnengehaalde contract. Men heeft omwille van de kostprijs gekozen voor een langzame uitdeling.

03.04 Carl Devlies (CD&V): Ik betwijfel of het wel allemaal zo goed verloopt.

03.05 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Bepaalde intercommunales hebben niet gepreciseerd wanneer men zou langskomen met de spaarlampen in die periode van veertien dagen. De aflevering is een heel logge procedure waar de postbodes zich aan ergeren.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-

premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les accompagnateurs de train 'malades'" (n° 5076)

04.01 Olivier Chastel (MR): L'épidémie de grippe ayant touché plusieurs accompagnateurs de train en Hainaut à la mi-janvier serait en réalité un mouvement de contestation contre la suppression par la direction d'un accommodement officieux, - appelé "l'arrangement de service" -, en vertu duquel les collègues se répartissent les horaires suivant la convenance de chacun. Les syndicats affirment que cette formule fonctionne depuis 25 ans.

La SNCB ne doit pas avoir abrogé cette mesure, qu'elle aurait simplement réglementée davantage. Depuis le 1^{er} janvier, les agents doivent prévenir de leur intention de permuter leurs horaires trois jours à l'avance.

Si la réaction des accompagnateurs de trains me paraît légitime dans une certaine mesure, elle risque de créer un précédent déplorable pour le confort des voyageurs et pour le climat de confiance au sein de l'entreprise à propos des absences pour raison de santé.

Si la revendication des accompagnateurs ne concerne que l'"arrangement de service", tout doit être fait pour qu'à l'avenir seules les voies légales de contestation soient empruntées. Si, par contre, ce mouvement masque une difficulté plus récurrente quant aux conditions de travail vécues par les agents de la SNCB, des mesures urgentes sont alors à envisager.

Comment la situation évolue-t-elle? Que compte faire la SNCB?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Etes-vous pour ou contre l'"arrangement de service"?

04.03 Olivier Chastel (MR): Cela n'a pas d'importance.

04.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): De toute façon, on ne peut accepter ce type de contestation par une "maladie collective". Par ailleurs, il n'est pas normal que les gens puissent s'arranger entre-eux.

04.05 Olivier Chastel (MR): Est-ce votre réponse ou celle de la SNCB?

04.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Le service concerné de la SNCB n'a pas donné de nouvelles instructions mais les

eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de 'zieke' treinbegeleiders" (nr. 5076)

04.01 Olivier Chastel (MR): De griep epidemie die half januari een aantal treinbegeleiders in Henegouwen velde, was naar verluidt een protestactie tegen de afschaffing door de directie van een officieuze regeling, het zogenaamde "arrangement de service", waarbij de collega's de werkregeling onder elkaar afspraken. Volgens de vakbonden gebeurt dat al 25 jaar.

De NMBS zegt dat ze die maatregel niet afschafte, maar wel een aantal bijkomende regels oplegde. Sinds 1 januari moeten de personeelsleden drie dagen vooraf laten weten dat ze van plan zijn hun respectieve werkregelingen te ruilen.

Eenzijds heb ik begrip voor de reactie van de treinbegeleiders. Anderzijds is dit een precedent, dat het reizigerscomfort in het gedrang brengt en het vertrouwensklimaat rond afwezigheden wegens ziekte in het bedrijf schaadt.

Indien de eisen van de treinbegeleiders enkel op de interne regeling betrekking hebben, moeten we alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat in de toekomst enkel nog van de wettelijke protestmiddelen gebruik wordt gemaakt. Indien achter deze protestactie echter een algemener probleem met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden bij de NMBS schuilgaat, moet daar dringend wat worden aan gedaan.

Hoe evolueert de toestand? Wat zijn de plannen van de NMBS?

04.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Bent u voor of tegen die "interne regeling"?

04.03 Olivier Chastel (MR): Dat doet er niet toe.

04.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Een dergelijke vorm van protest dat via een "collectieve ziekte" tot uiting wordt gebracht is hoe dan ook niet aanvaardbaar.

04.05 Olivier Chastel (MR): Is dat uw antwoord of dat van de NMBS?

04.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De betrokken dienst van de NMBS heeft geen nieuwe instructies gegeven, maar volgens de bestaande

instructions existantes qualifient d'illégal cet arrangement : les modifications à l'exécution des prestations doivent impérativement être signalées au plus tôt et anticipativement au chef dépôt, au responsable des tableaux de service ou à la permanence. Si certains présentent l'"arrangement de service" comme un droit acquis, je constate que celui-ci engendre beaucoup de problèmes. Un accompagnateur de train qui souhaite changer son horaire doit le faire correctement et il ne peut être question de se mettre soi-même en congé de maladie! Faire semblant d'être malade pour protester est une méthode que je désapprouve car elle contrevient au droit de grève, qui existe bel et bien dans notre pays et que je tiens à défendre.

04.07 Olivier Chastel (MR): Vous nous avez montré votre opposition à l'"arrangement de service" que, personnellement, je ne trouve pas tout à fait normal mais qui semble être une pratique en cours à la SNCB depuis longtemps, au point que certains pensent qu'il s'agit de nouvelles dispositions prises par la SNCB.

Je tiens à soulever ici un problème plus grave encore: celui des certificats médicaux utilisés pour contester une décision de la direction.

04.08 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Le responsable, c'est le médecin.

04.09 Olivier Chastel (MR): C'est vrai. Mais vous me donnez votre point de vue et je n'ai pas eu la réaction de la SNCB suite à cet incident. J'interroge la SNCB par l'intermédiaire du ministre compétent.

04.10 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Que puis-je faire de plus que de lire la réponse de la SNCB et de donner mon opinion? Il s'agit d'ailleurs d'un incident passé auquel il ne faut pas donner trop d'importance. Les changements actuels donneront encore lieu à des situations semblables; ce n'est pas parce que des choses ont lieu depuis toujours qu'il faut les maintenir comme telles.

L'incident est clos.

05 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réorganisation des bureaux de poste" (n° 5190)

05.01 Guido De Padt (VLD): La Poste prévoit une réorganisation drastique des bureaux de poste. Combien de bureaux de poste y a-t-il pour le moment? Combien sont rentables? Prévoit-on la

instructions is die regeling onwettig: de wijzigingen in de uitvoering van de prestaties moeten zo snel mogelijk en vooraf aan de chef van het depot, de persoon die instaat voor de dienstroosters en de permanentie worden gemeld. Sommigen mogen de "interne regeling" dan als een verkregen recht voorstellen, toch moet ik vaststellen dat het tal van problemen met zich brengt. Een treinbegeleider die zijn dienstregeling wil wijzigen moet dat op een correcte manier doen en er kan geen sprake van zijn dat men zelf beslist met ziekteverlof te gaan! Het veinzen van een ziekte als middel om zijn protest te uiten is een methode die ik afkeur, want op die manier maakt men een inbreuk op het stakingsrecht, dat in ons land wel degelijk bestaat en dat ik wil verdedigen.

04.07 Olivier Chastel (MR): U heeft blijk gegeven van uw afkeuring ten aanzien van die "interne regeling", die ik persoonlijk niet heel normaal vind, maar die sinds lang een gangbare praktijk lijkt bij de NMBS, zodanig zelfs dat sommigen denken dat het gaat om een nieuwe maatregel die door de NMBS werd ingevoerd.

Ik wil hier op een nog ernstiger probleem wijzen, namelijk het gebruik van medische attesten om tegen een beslissing van de directie te protesteren.

04.08 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Dat is de verantwoordelijkheid van de arts.

04.09 Olivier Chastel (MR): Dat is waar. Maar u deelt mij uw standpunt mee en ik weet niet hoe de NMBS op dat incident reageert. Ik wend mij met mijn vraag tot de NMBS via de bevoegde minister.

04.10 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Wat kan ik meer doen dan het antwoord van de NMBS voorlezen en mijn standpunt meedelen? Het gaat trouwens om een incident uit het verleden waaraan niet al te veel belang dient te worden gehecht. De huidige veranderingen zullen nog aanleiding geven tot dergelijke situaties; het is niet omdat de zaken altijd zo zijn verlopen dat ze als dusdanig moeten worden gehandhaafd.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de reorganisatie van de postkantoren" (nr. 5190)

05.01 Guido De Padt (VLD): De Post plant een ingrijpende reorganisatie van de postkantoren. Hoeveel kantoren zijn er op dit ogenblik? Hoeveel daarvan zijn winstgevend? Verdwijnen er in de

suppression de bureaux de poste dans les années à venir ? Que fait-on du bâtiment vide lorsqu'un bureau ferme ses portes ? Le ministre dispose-t-il déjà de résultats concernant le projet-pilote Points Poste?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): On dénombre actuellement 1.309 bureaux de poste, dont 75 pour cent sont déficitaires sur la base de la différence entre les recettes et les coûts variables. Si on prend en considération les coûts globaux, deux ou trois bureaux seulement sont rentables. L'objectif est d'en conserver 1.300 à l'avenir mais exploités d'une tout autre manière.

Les bâtiments inutilisés seront revendus. S'il s'agit de bâtiments loués, le contrat de bail sera résilié.

Le projet-pilote Points Poste est encore en cours à 12 endroits. Jusque fin janvier, on dénombrait 15.000 clients. Je pense que ce projet va ouvrir beaucoup de perspectives pour l'avenir des boutiques de la poste.

05.03 Guido De Padt (VLD): Les bureaux de poste traditionnels vont-ils alors disparaître?

05.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Il n'est pas exclu qu'une collaboration avec l'administration publique soit convenue à certains endroits. Il ne faut pas établir de distinction entre les bureaux de poste traditionnels et non-traditionnels car il n'y aura que des magasins postaux. La Poste sera une entreprise vendeuse de produits.

05.05 Guido De Padt (VLD): Le service de La Poste va-t-il disparaître dans certaines communes?

05.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Non. Il était par exemple question de fermer le bureau de poste de Duffel mais, grâce à une collaboration avec une supérette, le service est maintenu.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le différentiel entre la facture de La Poste pour les prestations de service universel et les paiements de l'Etat" (n° 5204)

komende jaren postkantoren? Wat gebeurt er met een leeg gebouw wanneer een postkantoor wordt opgedoekt? Heeft de minister al resultaten van het proefproject PostPunt?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Op dit ogenblik zijn er 1.309 postkantoren, waarvan 75 procent verlieslatend is indien men het verschil maakt tussen de inkomsten en de variabele kosten. Als de globale kosten in rekening worden gebracht, zijn slechts twee of drie kantoren winstgevend. Het is de bedoeling in de toekomst 1.300 winkels te behouden, maar zij zullen op een andere manier worden geëxploiteerd.

Gebouwen die vrij komen, worden verkocht. Indien het om gehuurde panden gaat, wordt het huurcontract opgezegd.

Het PostPunt-project loopt nog op 12 plaatsen. Tot eind januari waren er 15.000 klanten. Ik geloof dat dit project veel mogelijkheden biedt voor de toekomstige postwinkels.

05.03 Guido De Padt (VLD): Zullen de traditionele postkantoren dan verdwijnen?

05.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Het is niet uitgesloten dat er op bepaalde plaatsen een samenwerking komt met het openbare bestuur. Er moet geen scheiding worden gemaakt tussen traditionele en niet-traditionele postkantoren, want er zullen enkel postwinkels zijn. De Post wordt een bedrijf dat producten verkoopt.

05.05 Guido De Padt (VLD): Zal de dienstverlening in bepaalde gemeenten dan verdwijnen?

05.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Neen. In Duffel was er bijvoorbeeld sprake van de sluiting van het postkantoor, maar dankzij samenwerking met een superette bleef de dienstverlening behouden.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het verschil tussen wat De Post voor de universele dienstverlening aanrekent en wat de Staat ervoor betaalt" (nr. 5204)

06.01 Valérie De Bue (MR): Dans le cadre du contrat de gestion, La Poste assume des prestations de service public pour lesquelles elle est rémunérée par l'Etat sur la base de leur coût réel.

Il semble que l'Etat paierait systématiquement à La Poste un montant inférieur au montant facturé. La différence annuelle actuelle serait de l'ordre de 80 millions d'euros.

Confirmez-vous cette différence? Pourquoi existe-t-elle ?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): L'Etat considère qu'il paie ce qui est dû alors que La Poste estime qu'elle doit facturer plus. C'est une question d'interprétation du contrat de gestion. Des discussions sont en cours. Pour 2004, la solution est presque trouvée mais pour 2005 à 2009, on en est encore loin.

Je ne peux pas vous donner de détails étant donné qu'il s'agit d'une procédure juridique.

06.03 Valérie De Bue (MR): Les 80 millions d'euros représentent le double du déficit. C'est une somme importante. Vous dites qu'une solution sera trouvée.

06.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): La discussion n'est pas close. Ces chiffres n'ont jamais été acceptés par le gouvernement.

L'incident est clos.

07 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les retards des trains" (n° 5216)

07.01 Olivier Chastel (MR): Depuis novembre, la S.N.C.B. déroge de plus en plus souvent à son devoir de ponctualité et rien n'indique la situation s'améliorera demain. Si, du côté de la S.N.C.B. on invoque des raisons de type météorologique, d'aucuns, et notamment du côté syndical, affirment que le réseau arrive à saturation et que les récentes mesures de gratuité n'y sont pas étrangères.

Ce phénomène est-il seulement saisonnier ou plus structurel? Dans cette hypothèse, n'est-il pas

06.01 Valérie De Bue (MR): In het kader van het beheerscontract staat De Post in voor prestaties die deel uitmaken van de openbare dienstverlening en waarvoor De Post door de Staat op grond van hun reële kost wordt vergoed.

Naar verluidt zou de Staat De Post stelselmatig een lager bedrag dan het gefactureerd bedrag betalen. Het huidig jaarlijks verschil zou ongeveer 80 miljoen euro bedragen.

Bevestigt u dat verschil? Waarom is er een verschil?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De Staat gaat ervan uit dat hij betaalt wat verschuldigd is terwijl De Post van oordeel is dat ze meer moet aanrekenen. Het is een kwestie van interpretatie van het beheerscontract. Er zijn besprekingen aan de gang. Voor 2004 is de oplossing bijna gevonden maar voor 2005 tot 2009 is dat nog lang niet het geval.

Ik kan u geen details geven aangezien het om een gerechtelijke procedure gaat.

06.03 Valérie De Bue (MR): De 80 miljoen euro vertegenwoordigen het dubbele van het tekort. Dat is een belangrijke som. U zegt dat een oplossing zal worden gevonden.

06.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De bespreking is niet gesloten. De regering heeft die cijfers nooit aanvaard.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinvertragingen" (nr. 5216)

07.01 Olivier Chastel (MR): Sinds november wijkt de NMBS steeds meer af van haar plicht van stiptheid en niets wijst erop dat de toestand morgen beter zal zijn. De NMBS roept weersomstandigheden in, maar anderen, van vakbondszijde bijvoorbeeld, stellen dat het net verzadigd is, onder meer wegens de recente "gratismaatregelen".

Gaat het hier om een seizoensgebonden of om een structureel verschijnsel? Is het dan ook niet

important de prendre l'exacte mesure du problème?

aangewezen dat de juiste omvang van het probleem wordt blootgelegd?

07.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): La diminution de novembre et décembre se présente chaque année car les conditions climatiques posent problème.

07.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): De daling in november en december doet zich elk jaar voor want de weersomstandigheden zorgen voor problemen.

L'indice de régularité de novembre 2004 n'était pas inférieur à celui de l'année précédente. Celui de décembre 2004 était effectivement en dessous de celui de décembre 2003 mais il s'avère que 30% des retards excessifs étaient dus à des tiers, ce qui est lié au hasard. Les trois premières semaines de 2005 se sont d'ailleurs bien mieux déroulées.

De regelmatigheidsindex van november 2004 lag niet lager dan het vorige jaar. Die van december 2004 lag inderdaad onder die van december 2003 maar het blijkt dat 30% van de buitensporige vertraging te wijten was aan derden, aan het toeval dus De eerste drie weken van 2005 zijn trouwens veel beter verlopen.

Le lien que les syndicats ont établi avec les mesures de gratuité est incorrect. Les retards dans le transport des voyageurs sont sans rapport avec le nombre de voyageurs.

De link die de vakbonden met de "gratismaatregelen" hebben gelegd, klopt niet. De vertraging in het reizigersvervoer heeft niets te maken met het aantal reizigers..

Cela dit, même si les retards sont dus à des raisons techniques, ça ne m'arrange pas et j'ai donc demandé que l'on veille particulièrement à la ponctualité des trains.

Hoe dan ook; zelfs als de vertraging technische oorzaken heeft, ik kan daar geen genoeg mee nemen en ik heb dus gevraagd dat men strikt op de stiptheid van de treinen zou toezien.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Interpellation de M. Joseph Arens au ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de ligne ferroviaire EuroCap-Rail" (n° 514)

08 Interpellatie van de heer Joseph Arens tot de minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het spoorproject EuroCap-rail" (nr. 514)

08.01 **Joseph Arens** (cdH): L'amélioration de la ligne EuroCap-Rail, reliant Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg s'impose au regard du caractère vital de cet axe de communication majeur. A terme, la ligne 162 devrait véhiculer annuellement quelques 7 millions de voyageurs. Actuellement, les temps de parcours des lignes 161 et 162 sont fort longs en raison de la vétusté de ces lignes. Un groupe de travail mixte SNCB/CFL a proposé trois scénarios visant à améliorer cette liaison.

08.01 **Joseph Arens** (cdH): De lijn EuroCap-Rail tussen Brussel, Luxemburg en Straatsburg moet worden verbeterd. Het gaat immers om een essentiële verkeersas. Op termijn zouden jaarlijks zo'n 7 miljoen reizigers van lijn 162 gebruik moeten maken. Het traject over de lijnen 161 en 162 is op dit ogenblik erg tijdrovend, omdat die lijnen verouderd zijn. Een gemengde werkgroep NMBS/CFL stelde drie scenario's voor om die verbinding te verbeteren.

Le premier vise à moderniser la ligne 161/162 de la section belge et ce, pour un montant de 366 millions d'euros. Ces travaux permettraient un gain de temps sur le parcours belge de l'ordre de 15 à 20 minutes.

Het eerste bestaat erin het Belgische deel van lijn 161/162 te moderniseren voor een bedrag van 366 miljoen euro. Dat zou voor een tijdswinst van 15 à 20 minuten op het Belgische traject zorgen.

Outre ces travaux de modernisation, le second scénario consiste à construire une ligne à grande vitesse entre Ciney et Libramont et ce, pour un montant estimé à 664 millions d'euros et un gain de temps de 30 à 35 minutes sur le parcours belge. Le montant total d'un tel scénario serait alors de 1,3 milliards d'euros. Par ailleurs, les travaux réalisés au Grand-duché de Luxembourg entraîneraient

Volgens het tweede scenario wordt, naast de moderniseringswerken, tussen Ciney en Libramont een hogesnelheidslijn aangelegd, voor een bedrag dat op 664 miljoen euro wordt geschat. De tijdswinst op het Belgische traject zou 30 à 35 minuten bedragen. Scenario twee zou in totaal 1,3 miljard euro kosten. Anderzijds zouden de werken in het Groothertogdom Luxemburg een tijdswinst van 10

quant à eux un gain de temps de 10 minutes.

La dernière option, le scénario « EuroCap-Rail » générerait un gain de temps de 10 minutes par rapport au scénario précédent et représenterait un budget de 1,8 milliards d'euros supplémentaires pour la seule section belge.

Contrairement à ce qui avait été annoncé, il semble que la SNCB s'oriente actuellement vers le premier scénario dont on sait que les travaux dureraient plus de neuf ans.

Par ailleurs, le projet de modernisation de la ligne 161/162 n'est pas repris au « Plan d'investissement 2004-2007 » de la SNCB. Il aurait été décidé de financer ces travaux par un « partenariat public-privé » afin de libérer des marges budgétaires pour la réalisation d'autres projets prioritaires en Région wallonne.

Je crains, dès lors, que le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg soit progressivement abandonné.

En outre, il nous paraît également essentiel d'obtenir des garanties du ministre quant à l'acquisition de trains pendulaires pour la ligne 161/162 et leur mise en circulation dans des délais rapprochés.

Les investissements ferroviaires sont et restent une compétence du pouvoir fédéral. Je souhaiterais donc entendre le ministre s'exprimer sur les investissements qui ont été planifiés pour la ligne 161/162.

Le ministre peut-il nous assurer du fait que la ligne Bruxelles-Luxembourg sera modernisée et que la vitesse commerciale sera améliorée? Pourrait-il préciser l'horizon temporel précis dans lequel les travaux seront entrepris?

La SNCB envisage-t-elle de faire l'acquisition de trains pendulaires pour cette ligne? Quelle est l'amélioration des temps de parcours qu'amènerait l'utilisation d'un tel matériel? Quelle est la faisabilité d'un PPP (partenariat public-privé) pour cette ligne? Où en est la réalisation de ce PPP? Selon quel échéancier précis les appels d'offres seront-ils lancés? Un tel scénario minimaliste, limitant pour une grande part les travaux à la seule modernisation de la ligne actuelle, hypothèque-t-il les chances de pouvoir bénéficier d'aides européennes pour la réalisation ultérieure du projet Eurocap-rail? Pour quand est envisagée la réalisation des autres phases dudit projet? Le gouvernement peut-il nous donner l'assurance que, dans le cas où un tel PPP pour la ligne s'avérerait impossible, l'Etat fédéral financera lui-même les travaux nécessaires pour l'horizon 2010?

minuten meebrengen.

De derde optie, het EuroCap-Rail-scenario, is goed voor een extra tijdwinst van 10 minuten in vergelijking met scenario 2 en zou, enkel voor België, een meerkost van 1,8 miljard euro meebrengen.

In tegenstelling tot wat eerst was gezegd, zou de NMBS nu voor het eerste scenario kiezen. Het is bekend dat de werken daarvoor negen jaar in beslag zouden nemen.

Het moderniseringsplan van lijn 161/162 is overigens niet in het "Investeringsplan 2004-2007" van de NMBS opgenomen. Naar verluidt werd beslist die werken via een publiek-private partner te financieren, om geld vrij te maken voor andere prioritaire projecten in het Waals Gewest.

Ik vrees dan ook dat het project voor een hogesnelheidslijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg in de vergeethoek raakt.

Kan de minister ons voorts zekerheid bezorgen omtrent de aankoop van kanteltreinen voor lijn 161/162 en de ingebruikname daarvan op korte termijn?

De spoorweginvesteringen zijn en blijven een federale bevoegdheid. Daarom zou ik graag het standpunt van de minister vernemen inzake de geplande investeringen voor lijn 161/162.

Kan de minister ons verzekeren dat de lijn Brussel-Luxemburg zal gemoderniseerd worden en dat de reissnelheid zal opgevoerd worden? Kan hij precies aangeven wanneer de werken zullen uitgevoerd worden?

Is de NMBS van plan op deze lijn kanteltreinen in te zetten? Met hoeveel minuten kan de reistijd hierdoor verkort worden? Hoe hoog schat u de kans op slagen van een PPP (*Public-Private Partnership*) voor deze lijn? Hoever staat het met de ontwikkeling van dit PPP? Volgens welk tijdschema zullen de offertevragen uitgeschreven worden? Als men opteert voor het minimalistische scenario dat hoofdzakelijk voorziet in de modernisering van de bestaande lijn, brengt men dan de Europese steun voor de uitvoering van het project Eurocap-rail niet in gevaar? Wanneer zullen de volgende fasen van dit project uitgevoerd worden? Kan de regering ons verzekeren dat indien een dergelijk PPP voor deze lijn niet haalbaar is, de federale overheid zelf de noodzakelijke werken tot 2010 zal bekostigen?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Vous parlez d'un scénario minimaliste pour un investissement qui est un des plus grands du pays. Je trouve cela choquant. Ces 366 millions d'euros représentent un montant bien plus élevé que ceux de beaucoup d'autres projets qui sont parfois annoncés comme grandioses. Si les Wallons veulent vraiment passer pour des victimes, qu'ils continuent à dire que 366 millions ne représentent rien! Mais ce n'est pas le cas. Il y a des rectifications de courbes, un élargissement de l'entrevoie et une amélioration de la traversée des gares. L'entretien coûte environ 250 millions et on rajoute 130 ou 140 millions pour la modernisation.

Grâce au PPP, nous tentons de mener à bien ces deux volets pour un montant global de 366 millions d'euros. Cet important projet sera mis en œuvre au cours des prochaines années. Nous aimerions aller plus vite mais il nous faut respecter les contraintes techniques inhérentes à une ligne existante. Ce projet engendrera un gain de temps de 15 minutes entre Bruxelles et Luxembourg.

A ce jour, aucune décision n'a encore été prise en ce qui concerne l'acquisition de trains pendulaires. De tels véhicules permettraient un gain de temps total de 21 minutes sur cette ligne.

En ce qui concerne le PPP, la procédure d'offre sera lancée le 30 juin et la procédure pour le Diabolo sera publiée au cours des prochaines semaines. Nous ne pensons pas qu'une telle option posera de problèmes dans la mesure où cette offre est rentable pour les partenaires financiers.

Cela étant dit, je ne pense pas qu'un gain de temps de 15 minutes aura pour effet d'augmenter le nombre de passagers. Selon une récente étude effectuée par Dexia, il existe une opportunité de réaliser ces travaux mais je pense que la fréquence des voyageurs est également fonction du prix du trajet.

Contrairement aux rumeurs, je peux vous assurer que les PPP seront réalisés et le Diabolo sera le premier.

Je suis convaincu que cela va marcher et que ce sera visible dès qu'on sera sur le terrain.

Un budget de 366 millions, c'est beaucoup. Pour être clair, cela correspond pratiquement à tout ce qu'on peut faire en Wallonie. C'est l'un des projets les plus importants du moment. L'Union

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): U heeft het over een minimalistisch scenario terwijl het over een van de grootste investeringen in ons land gaat. Ik vind dat stuitend. Het bedrag van 366 miljoen euro is veel hoger dan wat er in andere projecten wordt gestoken die soms als groots worden voorgesteld. Als de Walen zich echt in hun slachtofferrol willen wentelen, dan moeten ze maar blijven herhalen dat 366 miljoen maar een peulschil is! Dat is echter niet zo. Sommige bochten worden rechtgetrokken, het tussenspoor dient verbreed te worden en de doortocht door de stations moet verbeterd worden. Het onderhoud kost ongeveer 250 miljoen euro en daarbij komt dus 130 à 140 miljoen voor de modernisering.

Wij trachten die twee projecten, die een totaalbedrag van 366 miljoen euro vertegenwoordigen, tot een goed einde te brengen via het partnerschap tussen de publieke en de privé-sector. Dat laatste zal tijdens de komende jaren verder worden uitgewerkt. Wij zouden sneller willen gaan, maar wij moeten met de technische beperkingen van de bestaande lijn rekening houden. Dankzij dit project zullen wij op het traject Brussel-Luxemburg 15 minuten tijdwinst kunnen maken.

Tot op heden werd echter nog geen beslissing genomen over de aankoop van kanteltreinen, die op die lijn een tijdwinst van 21 minuten zouden opleveren.

Wat het partnerschap betreft, gaat de aanbestedingsprocedure op 30 juni van start en zal de procedure inzake de Diabolo tijdens de volgende weken worden bekendgemaakt. Wij denken niet dat die optie problemen zal veroorzaken, zolang de opdracht voor de financiële partners rendabel is.

Dit gezegd zijnde, denk ik niet dat een tijdwinst van 15 minuten het aantal reizigers zal doen toenemen. Volgens een recente studie van Dexia zijn die werken gepast, maar ik denk dat het aantal reizigers ook van de prijs van de verplaatsing afhangt.

In tegenstelling tot de huidige geruchten kan ik u verzekeren dat het partnerschap er komt en dat de "diabolo" er het eerste resultaat van zal zijn.

Ik ben ervan overtuigd dat het zal werken en dat het merkbaar zal zijn zodra we ter plaatse zijn.

Een budget van 366 miljoen is heel wat. Om duidelijk te zijn, dit beantwoordt nagenoeg aan alles wat in Wallonië kan gebeuren. Het is momenteel een van de grootste projecten. De Europese Unie

européenne a accordé des subsides pour les travaux d'amélioration de la vitesse sur Ottignies-Namur, Namur-Ciney et Libramont-Sterpenich. Ces travaux sont compatibles avec les objectifs d'Eurocap-Rail. Si un tronçon à grande vitesse entre Ciney et Libramont devait être décidé, les subsides européens pourraient également être sollicités. Pour Eurocap-Rail, le grand projet "maximaliste", une étude de potentiels est réalisée conjointement par la SNCB et la CFL. Il faut maintenant discuter des conditions économiques, des conditions techniques et du prix, qui se situe entre un et deux milliards, outre les 366 millions.

Il faut bien se rendre compte qu'une enveloppe de 1,5 milliards d'euros signifierait un abandon des investissements pendant des années. On pourrait faire une croix sur tous les autres projets et se borner à l'entretien. En effet, à supposer même que l'Europe paye 20% environ et que le Luxembourg contribue également, il resterait encore un milliard à payer. Or, le lancement du PPP et l'adaptation des lignes offrent déjà des résultats patents.

On devra diminuer d'un milliard le programme d'investissements prévu.

Concernant la rentabilité, la question du temps de trajet est la plus importante. Si on fait l'EuroCap-Rail avec un nouveau tronçon, le temps Bruxelles-Strasbourg passant par Luxembourg sera plus long que Bruxelles-Paris-Strasbourg. Dès lors, combien de personnes prendraient-elles ce train au lieu du Paris-Strasbourg? Un tel investissement est risqué. Il n'est pas du tout sûr que le nombre de voyageurs sur la ligne augmenterait de manière significative. Les rentrées pourraient donc difficilement financer le projet à elles seules.

Le gouvernement luxembourgeois lui-même est demandeur mais aussi dubitatif vis-à-vis des conséquences financières. Il redoute l'impact de la ligne Paris-Strasbourg. Des doutes subsistent sur la question de savoir si cet investissement de plus d'un milliard d'euros donnerait des résultats et des recettes.

Une discussion difficile avec les Régions s'annonce. Il s'agira de renoncer à certains projets.

De toute façon, le projet PPP de 366 millions d'euros est important: il fait gagner quinze minutes. Nous pouvons le réaliser et, simultanément,

heeft subsidies toegekend voor werkzaamheden om de snelheid op de lijnen Ottignies-Namen, Namen-Ciney en Libramont-Sterpenich op te drijven. Die werkzaamheden beantwoorden aan de doelstellingen van Eurocap-rail. Wanneer wordt beslist om een hogesnelheidslijn tussen Ciney en Libramont aan te leggen, kunnen hiervoor ook Europese subsidies worden aangevraagd. Voor Eurocap-rail, het grote maximalistische project, wordt door de NMBS samen met de Luxemburgse spoorwegen (CLF) een onderzoek naar de mogelijkheden uitgevoerd. Nu moeten we de economische voorwaarden, de technische voorwaarden en de prijs bespreken, die schommelt tussen een en twee miljard bovenop die 366 miljoen.

We moeten beseffen dat we met een budget van 1,5 miljard euro jarenlang alle investeringen zullen moeten uitstellen. We kunnen dan alle andere projecten vergeten en ons beperken tot het onderhoud. Uitgaande van de veronderstelling dat Europa ongeveer 20 % betaalt en Luxemburg eveneens bijdraagt in de kosten, blijft er nog een miljard euro te betalen. De opstart van PPP en de aanpassing van de lijnen bieden daarentegen ook al mooie resultaten.

Het vooropgestelde investeringsprogramma zal met een miljard moeten worden teruggeschroefd.

Wat de rentabiliteit betreft, is de kwestie van de rijtijd het belangrijkste. Als EuroCap-Rail een nieuw baanvak krijgt, zal de rijtijd op de verbinding Brussel-Straatsburg via Luxemburg langer zijn dan op de verbinding Brussel-Parijs-Straatsburg. Hoeveel mensen zullen die trein dan nemen in plaats van voor de verbinding Parijs-Straatsburg te kiezen? Een dergelijke investering houdt risico's in. Het is helemaal niet zeker dat het aantal reizigers op de lijn significant zou toenemen. Het project zou dus moeilijk enkel met de inkomsten kunnen worden gefinancierd.

De Luxemburgse regering is vragende partij, maar heeft ook twijfels omtrent de financiële gevolgen. Zij vreest de concurrentie met de lijn Parijs-Straatsburg. Het is nog maar zeer de vraag of die investering van meer dan een miljard euro resultaten zal opleveren en voor de nodige inkomsten zal zorgen.

Er kondigt zich een moeilijke discussie met de Gewesten aan. Men zal van bepaalde projecten moeten afzien.

Het geplande partnerschap tussen de publieke en de privé-sector, dat 366 miljoen euro vertegenwoordigt, is in ieder geval belangrijk: het

continuer à améliorer les gares.

Président: Guido De Padt.

08.03 Joseph Arens (cdH): Si je vous ai bien compris, l'appel d'offres pour le PPP débutera le 30 juin prochain. De plus, les négociations avec la Communauté européenne et le Grand-Duché sont bien en cours. Je continue de croire que, dans un environnement où la mobilité constitue l'un des problèmes les plus importants, cela vaut la peine d'investir dans la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg.

08.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Ce n'est plus possible.

08.05 Joseph Arens (cdH): C'est déjà trop tard?

08.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): C'est terminé.

08.07 Joseph Arens (cdH): Cela prouve qu'il faut aller très vite pour construire la ligne Bruxelles-Luxembourg.

08.08 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): C'est définitif.

08.09 Joseph Arens (cdH): Cela fait des années que l'on parle de cette ligne. Ceci prouve que nous avons, en quelque sorte, raté le train. C'est catastrophique.

08.10 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Non, vous avez oublié l'histoire. En Wallonie, la priorité a été accordée au TGV Bruxelles-Liège-Allemagne. C'était un choix du gouvernement wallon. Le gouvernement fédéral l'a d'ailleurs suivi. Par contre, la Flandre n'a pas opté pour une ligne TGV séparée. Quand on dit aujourd'hui qu'il y a deux vitesses, c'est donc très discutable. En Wallonie, le nombre de TGV séparés du reste du réseau est très important. L'impact du TGV y est beaucoup plus important qu'en Flandre.

Ce sont les priorités qui ont été définies et qui ont chacune leur impact. On ne peut pas tout faire en même temps.

08.11 Joseph Arens (cdH): Aujourd'hui, la priorité doit être la Ligne 162.

L'incident est clos.

doet ons 15 minuten winnen. Wij kunnen dit waarmaken en tegelijkertijd de stations blijven verbeteren.

Voorzitter: Guido De Padt.

08.03 Joseph Arens (cdH): Als ik u goed heb begrepen, gaat de offerteaanvraag voor het partnerschap op 30 juni eerstkomend van start. Daarnaast zijn onderhandelingen met de Europese Gemeenschap en het Groothertogdom aan de gang. In een omgeving waar de mobiliteit één van de belangrijkste knelpunten is, blijf ik het de moeite waard vinden om in de lijn Brussel-Luxembourg-Straatsburg te investeren.

08.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Dat is niet langer mogelijk.

08.05 Joseph Arens (cdH): Is het al te laat?

08.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Die tijd is voorbij.

08.07 Joseph Arens (cdH): Dat bewijst dat men bij de aanleg van de lijn Brussel-Luxenburg erg snel te werk moet gaan.

08.08 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Het is definitief.

08.09 Joseph Arens (cdH): Er is al jaren sprake van die lijn. Dat bewijst dat wij in zekere zin de trein hebben gemist. Dat is een ramp.

08.10 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Neen, u bent de geschiedenis uit het oog verloren. In Wallonië werd voorrang gegeven aan de TGV-verbinding Brussel-Luik-Duitsland. Dat was een keuze van de Waalse regering. De federale regering is haar daar overigens in gevolgd. Vlaanderen daarentegen heeft niet voor een aparte TGV-lijn geopteerd. De bewering dat er twee snelheden zijn, houdt dus niet echt steek. In Wallonië liggen heel wat TGV-lijnen buiten het bestaande net. De impact van de TGV is er veel groter dan in Vlaanderen.

Het zijn de prioriteiten die bij voorrang werden vastgesteld en die elk hun weerslag hebben. Men kan niet alles tegelijkertijd doen.

08.11 Joseph Arens (cdH): Vandaag moet de prioriteit de lijn 162 zijn.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les distributeurs de courrier en vélomoteur" (n° 5194)

09.01 **Joseph Arens** (cdH): Depuis la mise en œuvre du système Géoroute, le nombre des facteurs circulant à mobylette est en hausse et, également, le nombre d'accident. De plus, ils sont assez graves.

Or, les facteurs ne touchent aucune prime pour les risques qu'ils encourent sur les routes lorsque les conditions climatiques sont difficiles, alors que les agents distributeurs en voiture touchent une "allocation pour absence d'accident" de 2,3302€ pour cinq heures de prestation.

Trouvez-vous normal que les personnes effectuant un service à vélomoteur ne puissent bénéficier, elles aussi, d'une prime liée aux risques encourus?

09.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): La proposition de prime doit être faite dans le cadre de la concertation sociale. Je ne sais pas si ce point figure au cahier de revendications des syndicats. Si ce n'est pas le cas, cela signifie qu'il ne fait pas partie de leurs priorités. Mais il ne m'appartient pas d'intervenir.

09.03 **Joseph Arens** (cdH): Je surveillerai l'évolution de ce dossier, surtout sous l'aspect du nombre d'accidents.

09.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Il s'agit là d'autre chose. J'ai pris acte du nombre d'accident et c'est un problème dont je me soucie. Il est plus important de diminuer le nombre des accidents que d'augmenter les primes.

L'incident est clos.

10 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'interdiction faite aux voyageurs de la ligne 161/162 de s'embarquer dans les trains internationaux pour un trajet entre deux gares belges" (n° 5212)

10.01 **Joseph Arens** (cdH): La ligne 161/162, axe de communication vital pour la Province de Luxembourg, comptait, jusqu'il y a peu, 12 trains internationaux journaliers. Ces trains qui constituaient un complément bien utile aux fréquences intérieures étaient très utilisés par les voyageurs de la Province de Luxembourg. Or, leur

09 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de postbodes die zich met een bromfiets verplaatsen" (nr. 5194)

09.01 **Joseph Arens** (cdH): Sinds de inwerkingtreding van het Georoute-systeem, neemt het aantal brommende postbodes toe, maar stijgt ook het aantal ongevallen. Zij zijn bovendien vrij ernstig.

De postbodes ontvangen echter geen enkele premie voor de gevaren die zij lopen op de weg bij slechte weersomstandigheden, terwijl de beambten die de post met de auto bezorgen een "uitkering voor ongevallenvrij rijden" van 2,3302 euro voor vijf uur prestaties ontvangen.

Vindt u het normaal dat de personen die de post met een bromfiets bezorgen geen gevarenpremie ontvangen zoals de anderen?

09.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Het premievoorstel moet worden gedaan in het kader van het sociaal overleg. Ik weet niet of dit punt deel uitmaakt van het eisenbundel van de vakbonden. Indien dit niet het geval is, betekent dit dat het voor hen niet prioritair is. Maar ik kan me daar niet in mengen.

09.03 **Joseph Arens** (cdH): Ik zal de evolutie van dit dossier volgen vooral wat het aantal ongevallen betreft.

09.04 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Dat is iets anders. Ik heb nota genomen van het aantal ongevallen en dat probleem baart me zorgen. Het is belangrijker het aantal ongevallen terug te dringen dan de premies te verhogen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het verbod voor de treinreizigers op de lijn 161/162 om voor een reis in België gebruik te maken van de internationale treinen" (nr. 5212)

10.01 **Joseph Arens** (cdH): Lijn 161/162, een voor de provincie Luxemburg essentiële verkeersas, telde tot voor kort dagelijks twaalf internationale treinen. Van die treinen, die een welkome aanvulling vormden op de binnenlandse treinen, werd door de reizigers van de provincie Luxemburg druk gebruik gemaakt. Hun aantal zou intussen tot

nombre semble avoir été réduit à six trains journaliers et il semble que la SNCB interdise dorénavant aux passagers dont la destination finale est une gare belge d'emprunter les trains à destination et au départ de la Province de Luxembourg alors que ces trains internationaux font halte en gare d'Arlon.

Cette interdiction me semble absurde car tandis que la SNCB supprime de nombreuses gares et fréquences sous couvert d'économies, elle s'oppose à l'utilisation optimale des ressources existantes au détriment des passagers. Ces considérations me semblent pouvoir être transposées aux trains internationaux faisant halte dans d'autres gares belges.

Quelles améliorations envisagez-vous d'apporter pour permettre aux voyageurs à destination d'une gare belge d'utiliser les trains internationaux?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): L'offre ferroviaire internationale est mise en place avec la collaboration des autres réseaux impliqués. Pour chaque réseau, cette offre doit être rentable puisque, sur le plan international, le rail est en concurrence directe avec d'autres modes de transport et qu'il ne peut pas être subventionné.

Le coût d'un train dépend du nombre de voitures dont il est composé. Les réseaux SNCB et CNL ont décidé de commun accord que, pour la clientèle internationale, la composition des trains 295 et 296 pouvait être réduite à trois voitures, la clientèle du service intérieur de ces réseaux disposant d'autres trains.

Pour assurer des places à la clientèle internationale, la SNCB a décidé d'interdire ces trains aux voyageurs n'effectuant pas un trajet international ou, au moins, jusqu'à Arlon. Les trains internationaux Thalys, IC et ceux circulant sur les axes Bruxelles-Liège-Cologne sont des trains à réservation obligatoire. Les voyageurs du service intérieur désirant emprunter ces trains entre Bruxelles et Liège sont acceptés s'ils disposent du titre de transport à réservation spécifique.

Certains trains du service intérieur qui desservent également des gares étrangères sont accessibles en trafic intérieur, - c'est le cas de la relation IC Bruxelles-Arlon-Luxembourg. D'autres trains à vocation plus locale effectuent également des parcours transfrontaliers vers le Luxembourg, également accessibles au trafic intérieur aux conditions tarifaires ordinaires.

En décembre 2003, lorsque certains trains internationaux classiques à destination de Luxembourg et au-delà ont été supprimés, trois allers-retours quotidiens ont été mis en place entre Bruxelles-Namur-Libramont-Arlon et Luxembourg,

zes per dag teruggebracht zijn en naar verluidt zou de NMBS de reizigers met een Belgisch station als eindbestemming voortaan verbieden nog treinen van en naar de provincie Luxemburg te nemen, ook al stoppen die in Arlon.

Zo'n verbod lijkt me absurd: enerzijds schaft de NMBS immers tal van stations en treinen af om besparingen door te voeren en anderzijds verzet ze zich tegen een optimaal gebruik van de bestaande middelen, dit ten koste van de reizigers. Deze overwegingen zijn ook van toepassing op internationale treinen die andere Belgische stations aandoen.

Hoe zal u ervoor zorgen dat reizigers met een Belgisch station als eindbestemming van internationale treinen gebruik kunnen maken?

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het internationale treinaanbod wordt in samenspraak met de andere spoornetten uitgewerkt. Dat treinaanbod moet voor elk spoor net rendabel blijven, want op internationale schaal moet het spoor het tegen andere vervoermiddelen opnemen en kan het niet worden gesubsidieerd.

De kostprijs van een trein hangt af van het aantal rijtuigen waaruit hij is samengesteld. De spoormaatschappijen NMBS, CFL en SCNF spraken daarom af dat, voor de internationale reizigers, treinen 295 en 296 tot drie rijtuigen kunnen worden beperkt, aangezien de binnenlandse reizigers andere treinen kunnen nemen.

Om ervoor te zorgen dat de internationale reizigers een zitje vinden in die treinen, besliste de NMBS deze niet toegankelijk te maken voor reizigers die zich niet over de grens, of ten minste tot in Arlon, verplaatsen. Voor de internationale Thalys- en IC-treinen en de treinen op de as Brussel-Luik-Keulen moet worden gereserveerd. De binnenlandse reizigers die die treinen tussen Brussel en Luik willen nemen, kunnen dat, indien ze daartoe het vereiste vervoerbewijs reserverden.

Bepaalde treinen van het binnenlands netwerk die ook in buitenlandse stations stoppen, zijn toegankelijk voor de binnenlandse reizigers. Dat is het geval voor de IC-lijn Brussel-Arlon-Luxembourg. Andere treinen die meer op lokale schaal ingezet worden en eveneens over de grens naar Luxemburg rijden, zijn ook tegen de gewone tarieven voor binnenlandse passagiers toegankelijk.

In december 2003, toen bepaalde klassieke internationale treinen met bestemming Luxemburg en verder werden afgeschaft, werden drie dagelijkse heen- en terugreizen tussen Brussel-

accessibles au trafic intérieur aux conditions tarifaires ordinaires, - il s'agit des " ICG + ".

10.03 Joseph Arens (cdH): Je comprends donc que les personnes qui embarquent à Arlon ne sont pas visées par la mesure.

L'incident est clos.

11 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements à apporter sur la ligne 165" (n° 5399)

11.01 Joseph Arens (cdH): Le 3 juin 1984, la SNCB a fermé le tronçon Athus-Virton-Saint-Mard qui existait depuis 1859 et la relation entre Bastogne-Sud et Gouvy. Le grand pourvoyeur d'emplois est actuellement le secteur tertiaire grand-ducal. La ligne 165 est très fréquentée par les navetteurs. Quant au Sud de la province, les liaisons ferrées étant inexistantes, les navetteurs se voient contraints de se rabattre sur la voiture ou les TEC. Il se pose donc dans le Sud-Luxembourg un épineux problème de mobilité. Il paraît opportun de rouvrir la partie Est de la ligne 165. Le contrat de gestion stipule que la ligne 165 est classée "qualité totale", ce qui implique pour la SNCB de proposer des mesures d'amélioration du service, qui signifieraient inéluctablement une meilleure fréquentation du train. La "qualité totale" sur la ligne 165 ne sera obtenue que par la remise en service de la partie Est de la ligne.

Envisagez-vous réellement la réouverture de la ligne 165? Comptez-vous l'intégrer dans un nouveau contrat de gestion 2005-2008? Quand seront réalisés les travaux de revalorisation de la ligne 165?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : La position de la SNCB a toujours été claire : les coûts d'une desserte Virton-Redange-Arlon ne pouvant être couverts par les recettes, la réouverture au trafic voyageurs ne peut être envisagée que moyennant des subsides spécifiques. La décision de réouverture dépend donc de l'accord avec le gouvernement luxembourgeois sur la prise en charge du déficit.

11.03 Joseph Arens (cdH): Je compte sur le

Namen-Libramont-Aarlen en Luxemburg ingevoerd. De binnenlandse reizigers kunnen er tegen de gewone tarieven gebruik van maken. Het gaat om de 'ICG +'.

10.03 Joseph Arens (cdH): Ik begrijp dus dat de mensen die in Aarlen instappen niet door deze maatregel getroffen worden.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen in lijn 165" (nr. 5399)

11.01 Joseph Arens (cdH): Op 3 juni 1984 heeft de NMBS het baanvak Athus-Virton-Saint-Mard, dat sinds 1859 bestond, en de verbinding tussen Bastogne-Zuid en Gouvy opgeheven. Thans verschaft de dienstensector in het Groothertogdom Luxemburg heel wat werk. De pendelaars maken veel gebruik van lijn 165. In het zuiden van de provincie ontbreken de spoorverbindingen zodat de pendelaars zich genoodzaakt zien zich met hun wagen of met de TEC te verplaatsen. De verkeersafwikkeling in Zuid-Luxemburg laat dus te wensen over. Het lijkt aangewezen om de oostelijke vertakking van lijn 165 opnieuw in gebruik te nemen. Het beheerscontract bepaalt dat lijn 165 onder "integrale kwaliteitszorg" is geklasseerd, wat betekent dat de NMBS maatregelen moet voorstellen om de dienstverlening te verbeteren. Daaronder valt uiteraard een hoger reizigersaantal op de treinen. De "integrale kwaliteitszorg" op lijn 165 kan maar gerealiseerd worden indien de oostelijke vertakking van de lijn opnieuw in gebruik wordt gesteld.

Bent u werkelijk van plan om lijn 165 te heropenen? Zal u dat in een nieuw beheerscontract 2005-2008 opnemen? Wanneer zullen de herwaarderingswerken aan lijn 165 uitgevoerd worden?

11.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De NMBS heeft altijd een duidelijk standpunt aangenomen: aangezien de opbrengsten de kosten voor een verbinding Virton-Redange-Arlon niet kunnen dekken, kan de heropening voor het reizigersverkeer enkel overwogen worden mits specifieke toelagen. De beslissing om de lijn al dan niet te heropenen hangt dus af van de overeenkomst met de Luxemburgse regering over de overname van het verlies.

11.03 Joseph Arens (cdH): Ik reken op de

ministre pour faire évoluer ce dossier.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- M. Ludo Van Campenhout au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la position du gouvernement et du Parlement néerlandais dans le dossier du Rhin de fer" (n° 5217)
- M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le Rhin de fer" (n° 5229)

Président: Francis Van den Eynde.

12.01 Ludo Van Campenhout (VLD): La Permanent Hof van Arbitrage de La Haye ne s'est toujours pas prononcée sur le dossier du Rhin de fer. La seconde chambre du Parlement des Pays-Bas a approuvé l'arbitrage sous certaines conditions. Le 18 janvier 2005, la première chambre a décidé de soumettre à la Cour de justice internationale une question préjudicielle concernant la force juridique du traité de partition belgo-néerlandais. Est-ce là une démarche autorisée ? Que fera le gouvernement belge, le cas échéant en concertation avec le gouvernement flamand, si la Permanent Hof van Arbitrage de La Haye ne se prononce pas à brève échéance ?

12.02 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): En juin 2004, le premier ministre avait déclaré qu'il s'attendait à ce que la Permanent Hof rende son arbitrage en septembre 2004. En décembre 2004, j'ai interpellé sur cette question au Parlement de Benelux. Les Néerlandais siégeant dans cette assemblée pensaient qu'aucune difficulté ne surgirait à la première chambre. Mais en l'espace de quelques semaines et après un lobbying intensif, la situation a changé du tout au tout.

Le Rhin de fer est lié à un problème de concurrence. La ligne traversant Diepenbeek qui a défrayé la chronique parce qu'un accident tragique s'y est produit traite le trafic qui emprunte normalement le Rhin de fer. Comment le ministre évalue-t-il la situation ? En a-t-il parlé avec son homologue néerlandaise Peijs le 26 janvier 2005 ?

12.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Le gouvernement néerlandais ne se prête en aucun cas aux manœuvres dilatoires qui ont été évoquées et répond en détail aux questions qui lui sont posées. Il demande à la première chambre du Parlement des Pays-Bas d'acquiescer

minister om spoed te zetten achter dit dossier.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de positie van de Nederlandse regering en het Nederlands Parlement in het dossier 'IJzeren Rijn'" (nr. 5217)
- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de IJzeren Rijn" (nr. 5229)

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

12.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Het Permanent Hof van Arbitrage in Den Haag heeft nog steeds geen uitspraak gedaan in het dossier van de IJzeren Rijn. De Tweede Kamer ging onder voorwaarden akkoord met de arbitrage. Op 18 januari 2005 besliste de Eerste Kamer om een prejudiciële vraag te stellen bij het Internationaal Gerechtshof over de juridische kracht van het Belgisch-Nederlands scheidingsverdrag. Is dit een geoorloofde stap? Wat zal de Belgische regering, eventueel samen met de Vlaamse, doen indien er op korte termijn geen uitspraak komt?

12.02 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): De eerste minister stelde in juni 2004 dat hij de arbitrage verwachtte in september 2004. Ik interpelleerde in december 2004 over de zaak in het Beneluxparlement. De Nederlanders daar verwachtten geen probleem in de Eerste Kamer. Op enkele weken tijd is men na flink wat lobbywerk evenwel overstag gegaan.

De IJzeren Rijn heeft te maken met de concurrentieproblematiek. De lijn in Diepenbeek die door het tragische ongeluk in het nieuws kwam, verwerkt de trafiek die normaal over de IJzeren Rijn gaat. Hoe evalueert de minister de situatie? Heeft de minister op 26 januari 2005 met zijn Nederlandse collega Peijs gesproken?

12.03 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De Nederlandse regering verleent zeker haar medewerking niet aan de vertragsmanoeuvres en geeft omstandig antwoord op gestelde vragen. Zij vraagt de Eerste Kamer om zo snel mogelijk in te stemmen met het

le plus rapidement possible l'arrêt de la Cour d'arbitrage. Les diplomates escomptent qu'une solution sera apportée à ce problème dans quelques semaines.

Je reconnais néanmoins qu'il y a eu une habile manœuvre dilatoire de nature juridique. Au Parlement néerlandais, les dossiers de mobilité suscitent souvent une vive polémique.

12.04 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Le ministre est-il en mesure de nous donner une date précise ?

12.05 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Il sera à nouveau question des lignes à grande vitesse au mois de mars.

L'incident est clos.

13 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les hotspots dans les gares" (n° 5233)

13.01 André Perpète (PS): En novembre 2004, la SNCB et Telenet concluaient un accord de coopération pour l'installation de hotspots dans certaines gares du pays. Neuf gares pilotes, sur les 38 gares retenues, ont été équipées de ce service qui permet à toute personne qui dispose d'un PC portable de s'en servir pour surfer sur Internet. Malheureusement, si je ne m'attendais pas à ce qu'une gare de la province de Luxembourg figure parmi les 9 gares pilotes, je constate que la province de Luxembourg ne bénéficiera pas non plus de ce service dans la deuxième vague. Pourtant, je me demande si des gares comme celle d'Arlon ou de Libramont n'auraient pas pu trouver leur place dans cette sélection.

Sur quels critères la SNCB s'est-elle basée pour sélectionner les gares? Des problèmes d'ordre technique empêcheraient-ils l'installation d'un tel service dans les gares de la province de Luxembourg? Dans quel délai les habitants de la province de Luxembourg peuvent-il espérer voir leurs gares équipées d'un tel service?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Les 38 gares retenues, au stade actuel, l'ont été sur base du nombre de voyageurs. Aucun autre critère n'est intervenu.

Aucun problème d'ordre technique ne s'oppose à l'installation de hotspots dans quelque gare que ce soit.

arrest van het Arbitragehof. Diplomaten verwachten dat er over enkele weken een oplossing zal zijn gevonden.

Ik geef toe dat er een aardig juridisch vertragsmanoeuvre werd uitgevoerd. Dossiers inzake mobiliteit ontlocken vaak een grote discussie in het Nederlandse parlement.

12.04 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Kan de minister een concrete datum geven?

12.05 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): In maart wordt er opnieuw gesproken over de hogesnelheidslijn.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de hotspots in de stations" (nr. 5233)

13.01 André Perpète (PS): In november 2004 hebben de NMBS en Telenet een samenwerkingsakkoord gesloten voor de installatie van hotspots in bepaalde stations. Negen proefstations van de 38 geselecteerde stations werden voorzien van hotspots dank zij welke mensen met een draagbare PC op internet kunnen surfen. Hoewel ik niet verwacht had dat op die lijst van 9 proefstations ook een station in de provincie Luxemburg zou staan, moet ik jammer genoeg vaststellen dat ook bij de tweede golf geen enkel station in de provincie Luxemburg daarmee zal worden uitgerust. Ik vraag mij echter af of stations zoals dat van Aarlen of Libramont niet hadden moeten worden geselecteerd.

Op grond van welke criteria werden de betrokken stations geselecteerd? Zijn er technische problemen die de installatie van hotspots in de stations van de provincie Luxemburg in de weg staan? Wanneer mogen de inwoners van de provincie Luxemburg hopen op een dergelijke installatie?

13.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Bij de huidige selectie van 38 stations werd enkel rekening gehouden met het aantal reizigers. Er werd geen enkel ander criterium gehanteerd.

Geen enkel technisch probleem staat de installatie van hotspots in om het even welk station in de weg.

L'extension des hotspots à d'autres gares dépendra de la rentabilité des hotspots installés.

Il est actuellement prématuré de fixer un calendrier pour une telle décision.

13.03 André Perpète (PS): Je crois savoir que certaines des 38 gares retenues ont une fréquentation inférieure à celle de Libramont. Si nécessaire, je vous interrogerai à nouveau.

L'incident est clos.

14 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation au centre de tri de Libramont" (n° 5234)

14.01 André Perpète (PS): Il semblerait que l'on envisage de s'en prendre au centre de tri de Libramont. Monsieur le ministre, vous ne pouvez pas laisser faire cela.

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Ostende connaît la même situation.

14.03 André Perpète (PS): Cela aidera peut-être à trouver une solution globale.

Fin 2005 ou début 2006, le nouveau centre de tri de Liège devrait être opérationnel. La situation pourrait menacer le centre de tri de Libramont, qui emploie 120 personnes.

De plus, La Poste envisage de donner accès à ses services de base dans des magasins et des banques. De nombreux petits bureaux de poste pourraient alors disparaître. Cette situation serait catastrophique pour une frange de la population résidant dans les zones rurales.

Qu'advient-il du centre de tri de Libramont et des 120 travailleurs qui y sont actuellement occupés? Quelle sera la politique future de La Poste en ce qui concerne les petits bureaux de poste en milieu rural? Quelle est votre vision des choses à cet égard?

14.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Le nouveau centre de tri devrait être opérationnel dans la seconde moitié de 2006. Parmi tous les centres de tri, Ostende et Libramont sont menacés. Le plan de transition n'est pas

De l'extension de la hot-spot tot andere stations zal afhangen van de rentabiliteit van de geïnstalleerde hotspots.

Het is thans voorbarig om een tijdpad voor een dergelijke beslissing voorop te stellen.

13.03 André Perpète (PS): Ik meen te weten dat sommige van de 38 geselecteerde stations minder reizigers tellen dan het station van Libramont. Zo nodig zal ik u daarover opnieuw aan de tand voelen.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de situatie in het sorteercentrum van Libramont" (nr. 5234)

14.01 André Perpète (PS): De toekomst van het sorteercentrum van Libramont zou worden bedreigd. Mijnheer de minister, dat kan u toch niet laten gebeuren?

14.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Oostende kent hetzelfde probleem.

14.03 André Perpète (PS): Dat zal ons misschien helpen om een alomvattende oplossing uit te werken.

Eind 2005 of begin 2006 zou het nieuwe sorteercentrum van Luik operationeel moeten zijn. Daardoor zou het sorteercentrum van Libramont dat 120 mensen tewerkstelt, in gevaar kunnen komen.

Bovendien is het zo dat De Post overweegt om zijn basisdiensten toegankelijk te maken in winkels en banken. Tal van kleinere postkantoren zullen dan misschien verdwijnen. Die toestand zou rampzalig zijn voor dat deel van de bevolking dat op het platteland woont.

Wat zal er gebeuren met het sorteercentrum van Libramont en de 120 werknemers die er momenteel tewerkgesteld zijn? Wat zal het toekomstig beleid van De Post zijn wat de kleinere postkantoren op het platteland betreft? Wat is uw beleidsvisie in dat verband?

14.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het nieuwe sorteercentrum zou operationeel moeten zijn in de tweede helft van 2006. De sorteercentra van Oostende en Libramont worden bedreigd. Het overgangsplan is niet af en op dit ogenblik heeft De

finalisé et, à ce stade, La Poste n'a pris aucune décision concernant Libramont X. J'espère qu'il en va de même concernant Ostende.

Si l'activité au centre de tri de Libramont était réduite, il faudra chercher une solution pour le personnel afin d'assurer un autre emploi à La Poste selon les règles existantes.

En ce qui concerne les bureaux de poste, il y en a 1.300 actuellement et nous voulons garder ce nombre.

A la SNCB, avec M. Courard, nous avons déjà fait certaines choses. Peut-être que d'autres choses pourront être faites à La Poste.

La priorité de la Poste, pour le moment, est de mettre en marche les centres de tri. Je suppose que, pour Libramont et les autres sites, on pourra prendre des décisions fin 2006.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les installations de lavage des trains" (n° 5346)
- M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les nouvelles installations de lavage couvertes de la SNCB" (n° 5413)

15.01 Eric Massin (PS): Dans un communiqué de presse daté du 25 janvier 2005, la SNCB déclarait vouloir se doter de nouvelles installations de lavages couvertes en vue d'assurer un nettoyage plus efficace de ses véhicules, en particulier en période hivernale.

Actuellement, deux infrastructures de ce type sont déjà fonctionnelles: l'une à Forest, l'autre à Ostende. Dans un souci de respect de l'environnement, la SNCB a doté chaque installation d'une station d'épuration afin de recycler les eaux usées et de limiter la consommation d'eau. Nous nous en réjouissons.

Pourriez-vous nous communiquer le coût de ces installations ainsi que le nombre d'installations prévues? A cet égard, l'installation de ces futures infrastructures a-t-elle déjà été programmée? Quels sont les critères de sélection des sites susceptibles d'accueillir ces installations?

Dans le choix des sites, privilégiez-vous les gares

Post geen enkele beslissing genomen wat Libramont X betreft. Ik hoop dat hetzelfde geldt voor Oostende.

Als de activiteit in het sorteercentrum van Libramont daalt, dient men naar een oplossing te zoeken voor het personeel teneinde voor een andere vorm van werkgelegenheid binnen De Post te zorgen, en dit volgens de bestaande regels.

Er zijn momenteel 1.300 postkantoren betreft en wij willen dat aantal behouden.

Bij de NMBS hebben wij samen met de heer Courard reeds een aantal zaken gerealiseerd. Misschien zijn er andere mogelijkheden bij De Post.

Op dit ogenblik geeft De Post voorrang aan de lancering van de sorteercentra. Ik vermoed dat wij voor het centrum van Libramont en de overige centra tegen eind 2006 een beslissing zullen kunnen nemen.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "wasinstallaties voor treinen" (nr. 5346)
- de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de nieuwe overdekte wasinstallaties van de NMBS" (nr. 5413)

15.01 Eric Massin (PS): In een persbericht van 25 januari 2005 verklaarde de NMBS dat zij nieuwe overdekte wasinstallaties wou plaatsen om de voertuigen vooral in de winterperiode beter te kunnen reinigen.

Momenteel zijn al twee installaties van dit type operationeel: een in Vorst en een in Oostende. Met het oog op de zorg voor het milieu, heeft de NMBS elke installatie uitgerust met een waterzuiveringsstation om het afvalwater te recyclen en het waterverbruik te verminderen. Daar zijn we blij om.

Kunt u ons meedelen hoeveel die installaties hebben gekost en hoeveel installaties er zijn gepland? Is de bouw van de toekomstige installaties al ingepland? Op grond van welke criteria worden de locaties die voor deze installaties in aanmerking komen geselecteerd?

Gaat uw voorkeur bij de keuze van de locatie uit

et ateliers chargés de la maintenance du matériel roulant et des rames RER ? Envisagez-vous d'autres sites d'implantation ?

15.02 André Perpète (PS): La SNCB s'est récemment dotée de nouvelles installations de lavages plus performantes et plus écologiques. Comme l'a fait remarquer mon collègue, deux stations sont déjà opérationnelles et il semble que la SNCB envisage d'étendre ce nouveau système de lavage à l'ensemble de son réseau.

Combien d'installations de ce type sont-elles prévues sur l'ensemble du réseau ferroviaire belge ? Ces nouvelles infrastructures seront-elle installées sur les sites de lavage actuels ?

Comment ces installations seront-elles réparties sur le territoire ? Plus précisément, la plate-forme de nettoyage située à Arlon restera-t-elle en état ? Dans la négative et au regard de l'éloignement de la ville d'Arlon, où sera-t-elle placée et qu'advient-il du personnel actuellement employé sur le site ?

15.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Le coût d'une installation de lavage couverte avec préchauffage se situe entre 4 et 5 millions d'euros. Pour le moment, il existe treize car wash, dont deux ont été modernisés et couverts, à savoir ceux de Forest et d'Ostende.

Une étude doit déterminer les installations qui seront transformées. Les nouveaux équipements seront installés sur les sites où les anciennes installations de lavage fonctionnent. Le renouvellement des installations n'implique aucune modification des lieux. Les critères pris en considération pour décider des sites à renouveler sont: l'implantation par rapport à la gare, au faisceau des garages, des rames, des postes d'entretien et de l'atelier de ligne; l'année de construction du car wash à renouveler et, enfin, la quantité moyenne annuelle de voitures ou caisses à traiter prévue au roulement.

Les installations de lavage des trains sont conçues pour nettoyer tous les types de matériel. Il n'existe aucun plan de renouvellement pour la plate-forme de nettoyage d'Arlon.

15.04 Eric Massin (PS): Je remercie le ministre pour la sauvegarde de la gare de nettoyage d'Arlon!

naar de stations en ateliers die belast zijn met het onderhoud van het rollend materieel en de GENTREINSTELLEN? Neemt u nog andere plaatsen voor de vestiging van die reinigingsinstallaties in overweging?

15.02 André Perpète (PS): De NMBS bezit sedert kort nieuwe krachtigere en milieuvriendelijkere wasinstallaties. Zoals mijn collega reeds opmerkte, zijn er al twee installaties operationeel en blijkt dat de NMBS van plan is dit nieuwe wassysteem uit te breiden over heel het spoornet.

Hoeveel installaties van dit type zijn gepland voor heel het Belgische spoornet? Worden de nieuwe installaties gebouwd op de plaats waar de huidige wasinstallaties zich bevinden?

Hoe zullen die installaties over het grondgebied worden verspreid? Blijft de reinigingsinstallatie van Aarlen in werking? Zoniet en met het oog op de afgelegen ligging van de stad Aarlen, waar zal die installatie dan worden gevestigd en wat zal er met het personeel dat daar momenteel werkt gebeuren?

15.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Een overdekte, voorverwarmde wasinstallatie kost 4 à 5 miljoen euro. Op dit ogenblik telt de NMBS dertien "train wash"-installaties, waarvan er al twee werden gemoderniseerd en overdekt, met name in Vorst en in Oostende.

Een studie moet aantonen welke installaties zullen worden omgebouwd. De nieuwe uitrusting zal worden opgesteld op plaatsen waar de oude wasinstallaties in gebruik zijn. De vernieuwing van de installaties vergt geen aanpassingen aan het terrein. De criteria waarmee bij de vernieuwing rekening wordt gehouden, zijn: de nabijheid van het station, de garages, de treinstellen, de onderhoudsinstallaties en de lijnwerkplaatsen; het bouwjaar van de te vernieuwen wasinstallatie; het gemiddelde aantal rijtuigen of laadbakken dat jaarlijks volgens de planning wordt behandeld.

De wasinstallaties zijn ontworpen voor alle soorten rollend materieel. De installatie in Aarlen zal niet worden vernieuwd.

15.04 Eric Massin (PS): Ik bedank de minister voor het behoud van de wasinstallatie van Aarlen!

15.05 André Perpète (PS): Moi aussi!

L'incident est clos.

16 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de Morlanwelz" (n° 5235)

16.01 Eric Massin (PS): Un budget de 123,7 millions d'euros a été prévu en 2005 pour l'accueil du public. A côté de travaux importants prévus dans de grandes gares, de petites gares devraient également bénéficier d'aménagements.

Ainsi, la gare de Morlanwelz se trouve dans un état de délabrement digne d'un film de guerre. Cette situation est d'autant plus dramatique que cette gare est abondamment fréquentée.

La SNCB a-t-elle prévu des crédits budgétaires en 2005 pour rénover les bâtiments et alentours de la gare de Morlanwelz? Dans l'affirmative, quels travaux seront réalisés en priorité cette année, sachant que les bâtiments de cette gare appartiennent à un privé puisqu'il s'agit uniquement d'un point d'arrêt?

16.02 Johan Vande Lanotte , ministre (*en français*) : Le bâtiment de cette gare a effectivement été vendu en 1997.

Par ailleurs, le point d'arrêt de Morlanwelz se trouve à la 271^{ème} place sur 535 gares en fonction de sa fréquentation. Il est donc clair qu'il existe d'autres priorités.

Par ailleurs, cette gare doit faire face au vandalisme. Des démarches seront entreprises par la Ville de Charleroi auprès de la commune de Morlanwelz afin d'accroître la surveillance du point d'arrêt.

16.03 Eric Massin (PS): Il n'en reste pas moins qu'il se pose des problèmes quant à la sécurité des navetteurs, qui risquent d'entraîner des mises en cause de la responsabilité de la SNCB. Il faudrait peut-être revoir les critères de classification.

L'incident est clos.

17 Question de M. Claude Marinower au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les magasins spécialisés dans les bijoux en or à Anvers-

15.05 André Perpète (PS): Ik ook!

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station van Morlanwelz" (nr. 5235)

16.01 Eric Massin (PS): In 2005 wordt een krediet van 123,7 miljoen euro uitgetrokken voor het onthaal. Naast de grote werken in de grote stations, zijn ook aanpassingswerken in de kleine stations nodig.

Het station van Morlanwelz staat als het ware op instorten. Dat is bijzonder erg, aangezien het aantal reizigers er zeer groot is.

Heeft de NMBS voor 2005 kredieten uitgetrokken om de gebouwen en de omgeving van het station van Morlanwelz te vernieuwen? Zo ja, welke werken zullen dit jaar eerst worden uitgevoerd, waarbij men dient voor ogen te houden dat dit station privé-eigendom is ; het gaat hier immers slechts om een stopplaats.

16.02 Minister Johan Vande Lanotte : (*Frans*) Het gebouw van dit station werd inderdaad in 1997 verkocht.

De stopplaats van Morlanwelz komt wat het aantal reizigers betreft op de 271^e plaats op 535 stations. Er zijn dus andere prioriteiten.

Het station wordt trouwens belaagd door vandalen. De Stad Charleroi zal maatregelen nemen ten aanzien van de gemeente Morlanwelz om de bewaking van de stopplaats te verbeteren.

16.03 Eric Massin (PS): Toch rijst er een probleem voor de veiligheid van de pendelaars waardoor de verantwoordelijkheid van de NMBS in het gedrang kan komen. Misschien moeten de classificatiecriteria worden herzien.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Claude Marinower aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de goudwinkels in Antwerpen-Centraal" (nr. 5320)

Central" (n° 5320)

17.01 Claude Marinower (VLD): Voici quelques mois, je me suis enquis auprès du ministre de la façon dont les choses évoluent en ce qui concerne l'espace commercial dans la partie rénovée de la gare Centrale à Anvers et je me suis enquis plus particulièrement du sort des magasins spécialisés dans les bijoux en or. Le ministre m'a répondu que ma question était prématurée et que les négociations commenceraient en janvier 2005.

Ces négociations ont-elles débuté ? Ont-elles déjà abouti à des résultats ? Le ministre respectera-t-il le délai fixé pour la finition du projet, à savoir avril 2006 ? En sait-on davantage, aujourd'hui, sur la manière dont le Hoge Raad voor Diamant (haut conseil diamantaire) est concrètement intéressé par ce projet, élément auquel d'aucuns avaient fait référence l'année dernière mais au sujet duquel il n'y avait encore aucune certitude ?

17.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Un manque de clarté important entoure ce dossier. J'ai attiré l'attention du Hoge Raad voor Diamant sur le fait qu'il pouvait présenter une enchère sur le lot. Celui-ci doit aussi être financièrement accessible pour ceux qui veulent présenter une enchère. Apparemment, le Hoge Raad hésite encore. Toutefois, lorsqu'une enchère concrète sera faite sur le lot entier, nous manifesterons certainement notre intérêt.

17.03 Claude Marinower (VLD): Qu'advient-il si personne ne présente d'enchère ? Rechercherez-vous d'autres candidats ?

17.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Disons que nous devrons en avoir terminé avant avril 2005. Si nous n'avons pas, à cette date, d'offre véritable de quelqu'un qui prend tout, nous serons contraints de lancer une adjudication publique.

L'incident est clos.

18 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les places de parking à la gare d'Arlon" (n° 5347)

18.01 André Perpète (PS): Les 183 nouvelles places de parking derrière la gare d'Arlon sont payantes, alors que dans beaucoup de communes de la province de Namur ou de la province du Luxembourg qui se trouvent sur la même ligne Arlon-Namur-Bruxelles, il existe des places de

17.01 Claude Marinower (VLD): Een aantal maanden geleden vroeg ik de minister naar de ontwikkelingen in verband met de winkelruimte in nieuwe stationsdeel van Antwerpen-Centraal en meer bepaald het lot van de goudwinkels. De minister zei me toen dat mijn vraag voorbarig was en dat de onderhandelingen van start zouden gaan in januari 2005.

Zijn de onderhandelingen gestart? Zijn er resultaten? Zal de termijn, namelijk de afwerking van het project tegen april 2006 worden gehaald? Weet men momenteel meer over de concrete interesse van de Hoge Raad, waarnaar vorig jaar werd verwezen, maar waarover nog geen zekerheid bestond?

17.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Er heerst onduidelijkheid over deze zaak. Ik heb de Hoge Raad voor Diamant er attent op gemaakt dat hij een bod kan doen op het lot. Het moet voor diegenen die een bod willen doen ook financieel haalbaar zijn. Blijkbaar aarzelen ze nog. Wanneer er echter een concreet bod wordt gedaan op het hele lot, is er zeker interesse van onze kant.

17.03 Claude Marinower (VLD): Wat gebeurt er als er geen bod komt? Worden er dan andere kandidaten gezocht?

17.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Laten we zeggen dat we tegen april 2005 rond moeten zijn. Als we dan geen echt aanbod hebben van iemand die alles neemt, zullen we het openbaar moeten doen.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de parkeerplaatsen bij het station van Aarlen" (nr. 5347)

18.01 André Perpète (PS): Treinreizigers moeten betalen als zij gebruik willen maken van de 183 nieuwe parkeerplaatsen achter het station van Aarlen, terwijl de forenzen in tal van gemeenten in de provincies Namen en Luxemburg die op dezelfde lijn Aarlen-Namen-Brussel gelegen zijn,

parking gratuites pour les navetteurs. Cette injustice est dommageable pour tous ceux qui prennent le train à cet endroit et n'incite pas à l'utilisation des transports publics.

Vous avez affirmé récemment vouloir débloquer 100 millions d'euros dans les cinq ans pour développer des parkings aux abords des gares. Les parkings d'Arlon, déjà construits, devraient être mis gratuitement à la disposition des usagers.

Pourquoi la gare d'Arlon est-elle l'une des seules sur la ligne 162 qui ne bénéficie pas de parkings gratuits ? Cette absence de parking gratuit n'incite-t-elle pas les gens à délaissier le train au profit de leur véhicule ? Pouvez-vous promouvoir l'égalité des navetteurs auprès de la SNCB en rendant gratuits les parkings de la gare d'Arlon ?

18.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La politique tarifaire de la ville d'Arlon en matière de stationnement aux abords de la gare risquerait de créer un afflux de voitures de non-navetteurs sur le parking de la gare si celui-ci était gratuit. Il faudrait instaurer un système de parking permettant aux détenteurs de billets de train d'utiliser plusieurs parkings de la SNCB gratuitement.

Ce système de parage est encore à l'examen. Dès qu'il sera applicable, il pourra être mis en service au parking d'Arlon. Il faut bien entendu éviter que d'autres puissent profiter du parking gratuit.

L'incident est clos.

19 Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le paiement des chèques postaux par les bureaux de La Poste" (n° 5342)

19.01 Melchior Wathelet (cdH): Il me revient que les porteurs de chèque postaux se voient contraints par la banque de La Poste d'ouvrir un compte en banque afin de pouvoir encaisser lesdits chèques. Je souhaiterais savoir si vous confirmez cette information, ce qui serait alors tout à fait préoccupant. Imposer une telle obligation au citoyen n'est certainement pas la solution la plus adéquate au problème de disponibilité de l'argent à payer. Si vous confirmez cette information, pourriez-vous m'indiquer la base légale sur laquelle la banque de La Poste s'appuie?

gratis kunnen parkeren. Een dergelijke onrechtvaardige situatie is nadelig voor al degenen die in dat station de trein nemen en zet de mensen er niet toe aan voor het openbaar vervoer te kiezen. U heeft onlangs verklaard dat u in de komende vijf jaar 100 miljoen euro wilde vrijmaken voor de aanleg van parkeerterreinen in de omgeving van de stations. De al aangelegde parkeerplaatsen in Aarlen zouden gratis ter beschikking van de treinreizigers moeten worden gesteld.

Waarom is het station van Aarlen een van de enige op lijn 162 waar de reizigers niet over gratis parkeergelegenheid beschikken? Zet dat gebrek aan gratis parkeergelegenheid de mensen er niet toe aan om voor de auto te kiezen en de trein links te laten liggen? Kan u bij de NMBS aandringen op een gelijke behandeling van de forenzen door hen aan het station van Aarlen gratis parkeergelegenheid aan te bieden?

18.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Het beleid van de stad Aarlen met betrekking tot de tarieven voor het parkeren in de omgeving van het station dreigt tot gevolg te hebben dat niet-reizigers massaal hun voertuig op het gratis parkeerterrein aan het station zouden parkeren. Er zou een regeling moeten worden ingevoerd waarbij de houders van een treinbiljet gratis gebruik zouden mogen maken van verscheidene NMBS-parkeerterreinen.

Dit stelsel van parkeren wordt nog bestudeerd. Zodra het kan worden toegepast zal het in gebruik worden genomen op de parking van Aarlen. Men dient uiteraard te voorkomen dat anderen gebruik kunnen maken van de gratis parking.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitbetaling van postcheques door de postkantoren" (nr. 5342)

19.01 Melchior Wathelet (cdH): Naar verluidt zouden de houders van een postcheque door de Bank van De Post verplicht worden een bankrekening te openen om die cheques te kunnen innen. Klopt die informatie? Zo ja, dan is dat zorgwekkend. De burger een dergelijke verplichting opleggen is zeker niet de beste oplossing wanneer er onvoldoende geld blijkt te zijn om de cheque uit te betalen. Indien mijn informatie klopt, wat is de wettelijke grondslag van deze verplichting?

19.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Il existe deux types de Postchèques: les chèques postaux émis sur les comptes courants postaux tenus auprès de La Poste et les chèques postaux émis sur les comptes Postchèque tenus auprès de la banque de La Poste. Les éléments de réponse que je vous donne concernent la banque de La Poste et les chèques Postchèques émis sur les comptes Postchèque tenus auprès de celle-ci.

Si le porteur de tels chèques possède un compte bancaire ordinaire, on peut déposer l'argent sur ce compte mais s'il n'en possède pas, il doit alors ouvrir un compte appelé "compte client individuel" pour pouvoir obtenir le paiement en espèces de ces chèques. Cette situation provient du fait que le "Level playing field system" des comptes-clients individuels de l'association belge des banques est applicable à toutes les banques. Ce type de chèques doit être déposé sur un compte, soit celui d'une autre banque, soit celui de la banque de La Poste.

19.03 Melchior Wathelet (cdH): Pas spécialement un compte de la banque de La Poste?

19.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Non, pas spécialement. Les porteurs de tels chèques, s'ils ne possèdent pas de comptes bancaires ordinaires, doivent ouvrir un compte à la banque de La Poste ou dans une autre banque.

19.05 Melchior Wathelet (cdH): Si je comprends bien, il faut avoir un compte bancaire, mais pas obligatoirement à la Banque de La Poste?

19.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Ce n'est pas ce qui est demandé.

19.07 Melchior Wathelet (cdH): Evidemment, c'est très différent.

19.08 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Je suis très heureux que vous le compreniez mieux que moi!

19.09 Melchior Wathelet (cdH): Il serait donc imposé à la personne qui vient présenter un chèque postal d'avoir un compte, peu importe dans quelle banque, pour pouvoir encaisser le chèque postal.

19.10 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): C'est normal. Et si vous n'avez pas de compte, ils proposent d'en ouvrir un chez eux pour

19.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Er bestaan twee soorten postcheques: postcheques uitgeschreven op postrekeningen van De Post en postcheques uitgeschreven op postchequerekeningen van de Bank van De Post. Mijn antwoorden hebben betrekking op de Bank van De Post en op de postcheques uitgeschreven op postchequerekeningen van die bank.

Indien de houder van die cheques over een gewone bankrekening beschikt, kan het geld daarop worden gestort. Als hij geen bankrekening heeft moet hij een "individuele klantenrekening" openen om die cheques cash uitbetaald te krijgen. Dat heeft te maken met het feit dat het "Level playing field system" van de individuele klantenrekeningen van de Belgische Vereniging van Banken op alle banken van toepassing is. Dat soort cheques moet op een rekening worden gezet, hetzij van een andere bank, hetzij van de Bank van De Post.

19.03 Melchior Wathelet (cdH): Het hoeft dus niet om een rekening van de Bank van De Post te gaan?

19.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Neen, niet noodzakelijk. De houders van dergelijke cheques moeten een rekening openen bij de Bank van De Post of bij een andere bank indien ze geen gewone bankrekening hebben.

19.05 Melchior Wathelet (cdH): Als ik het goed begrijp moet men een bankrekening hebben, maar niet noodzakelijk bij de Bank van De Post?

19.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Dat wordt niet gevraagd.

19.07 Melchior Wathelet (cdH): Natuurlijk, dat is heel wat anders.

19.08 Ministe Johan Vande Lanotte (*Frans*): Het doet me genoegen dat u het beter begrijpt dan ik!

19.09 Melchior Wathelet (cdH): Wie een postcheque aanbiedt zou dus een rekening bij om het even welke bank moeten hebben om die cheque te kunnen innen.

19.10 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Dat is normaal. Als u geen rekening hebt, stelt de bank voor er een bij haar te openen om er het bedrag op

y verser le montant.

L'incident est clos.

20 Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'installation d'une antenne médicale dans les gares importantes" (n° 5377)

20.01 Melchior Wathelet (cdH) : Aucune gare ne dispose d'une antenne médicale. En cas de besoin, le personnel de la SNCB appelle une ambulance. Le risque de voir les secours arriver tardivement sur les lieux est bien évident.

Pour quelles raisons aucune antenne médicale n'est-elle prévue dans les grandes gares du royaume ? Entre-t-il dans vos intentions d'en installer et, dans l'affirmative, une étude a-t-elle été réalisée afin de garantir que les services de secours puissent intervenir rapidement ?

20.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : L'organisation d'antennes médicales dans les grandes gares n'est pas prévue. Une telle organisation ne peut se faire que moyennant une mise à disposition d'un budget important. Toutefois, les centres médicaux sont tous situés près de l'une ou l'autre grande gare où les médecins présents peuvent intervenir.

Les 19 gares les plus importantes du réseau ferroviaire sont pourvues d'une poste d'agents du service de sécurité, dont tous les membres ont suivi une formation spécifique de secouriste.

L'intervention des services de secours sollicités par le personnel du groupe SNCB est, en outre, coordonnée par les opérateurs du central d'appel du holding SNCB.

20.03 Melchior Wathelet (cdH) : L'information qui m'avait été donnée est contraire à ce que vous me dites ici. Dans les 19 gares, toutes les personnes qui font partie du système Sécurail ont donc au minimum le diplôme de secouriste ?

20.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Oui.

L'incident est clos.

L'incident est clos.

21 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des

te storten.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de inrichting van een medische post in de grote stations" (nr. 5377)

20.01 Melchior Wathelet (cdH) : In geen enkel station is er een medische post. Zo nodig laat het personeel een ziekenwagen komen. Uiteraard kan het soms lang duren vooral de hulpdiensten ter plaatse zijn.

Waarom is er in de grote stations van het land geen medische post? Bent u van plan daar iets aan te doen, en, zo ja, werd een studie uitgevoerd om te bekomen dat de hulpdiensten snel ter plaatse kunnen zijn?

20.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) Het opzetten van medische posten in de grote stations wordt niet in het vooruitzicht gesteld. Dat kan alleen indien daarvoor aanzienlijke kredieten worden uitgetrokken. Maar alle medische centra zijn in de nabijheid gelegen van een of ander station zodat de aanwezig geneesheren kunnen optreden.

In de 19 belangrijkste stations van het spoorwegnet is er een post met veiligheidsagenten waarvan alle leden een specifieke opleiding EHBO hebben gevolgd.

Het optreden van de hulpdiensten die door het NMBS-personeel worden opgeroepen, wordt trouwens gecoördineerd door de operators van het oproepcentrum van de NMBS-holding.

20.03 Melchior Wathelet (cdH) : Ik heb iets anders vernomen dan wat u zegt. Allen personen die deel uitmaken van het setstel Securail hebben dus minstens een EHBO-diploma?

20.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) : Ja.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Karine Lalieux.

21 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

Entreprises publiques sur "la restructuration des bureaux de poste et ses conséquences pour Chimay" (n° 5348)

21.01 Camille Dieu (PS): L'opération de restructuration des bureaux de poste, qui impliquait la séparation du "mail" et du "retail", a parfois des conséquences assez néfastes sur le service universel. Par rapport aux zones rurales, il importe de trouver des solutions spécifiques.

L'exemple de la poste de Chimay est significatif. On ferme les points de vente de Bourlers et Momignies pour tout regrouper à Chimay, ce qui pose des problèmes aux usagers, notamment aux personnes âgées.

Ne pourrait-on pas prendre en compte la réalité géographique du territoire afin de maintenir un service universel de qualité pour l'ensemble des citoyens?

21.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Pour garantir la présence dans les zones rurales, les seules solutions sont les nouveaux magasins de La Poste et la collaboration avec certaines communes. Mais cela implique un coût pour les communes. Elles ne sont donc pas vraiment incitées à s'investir beaucoup.

Il faut maintenir les 1.300 bureaux de poste, contrairement aux 600 que nous avons perdu en 10 ans. Il faut être flexible sur les solutions, mais inflexible sur le nombre de bureaux.

21.03 Camille Dieu (PS): Je n'ai jamais eu de réponse quant à la proposition de la commune de Quaregnon d'assurer une partie du service postal sur Wasmuel, sa deuxième entité. Pourquoi?

21.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): J'y suis favorable, M. Courard aussi, mais alors il faut changer le contrat de gestion qui ne prévoit pas que du personnel communal travaille pour La Poste. Nous aurons probablement cette discussion au mois de mars ou au mois d'avril. Rappelons que la collaboration entre la SNCB et La Poste a été contestée par les syndicats car elle n'était pas prévue dans le contrat de gestion.

21.05 Camille Dieu (PS): J'avais aussi proposé qu'on installe le guichet de La Poste dans le bâtiment de la gare de Quévy.

Overheidsbedrijven over "de herstructurering van de postkantoren en de gevolgen ervan voor Chimay" (nr. 5348)

21.01 Camille Dieu (PS): De herstructurering van de postkantoren, waarbij de "mail" van de "retail" werd gescheiden, heeft soms vrij kwalijke gevolgen voor de universele dienstverlening. Voor de landelijke gebieden dienen specifieke oplossingen te worden uitgewerkt.

Het voorbeeld van het postkantoor van Chimay is veelzeggend. Men sluit de verkooppunten van Bourlers en Momignies en groepeer alles in Chimay, wat problemen doet rijzen voor de gebruikers, inzonderheid de senioren.

Kan men geen rekening houden met de geografische situatie teneinde een kwaliteitsvolle dienstverlening voor alle burgers te handhaven?

21.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Teneinde de aanwezigheid in de landelijke gebieden te garanderen, vormen de nieuwe winkels van De Post en de samenwerking met bepaalde gemeenten de enige oplossing. Dat brengt echter kosten voor de gemeenten met zich. Zij zijn niet echt geneigd veel te investeren.

We moeten de 1.300 postkantoren behouden, in tegenstelling tot de 600 die we de voorbije 10 jaar hebben gesloten. De oplossingen moeten flexibel zijn, aan het aantal kantoren daarentegen mag niet worden getornd.

21.03 Camille Dieu (PS): Ik heb nooit een antwoord gehad op het voorstel van de gemeente Quaregnon om een deel van de postdiensten onder te brengen in Wasmuel, haar tweede deelgemeente. Hoe komt dat?

21.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ik ben ervoor en de heer Courard ook, maar dan moeten we het beheerscontract wijzigen, waarin niet staat dat gemeentepersoneel voor De Post kan werken. Waarschijnlijk wordt dit in maart of april besproken. Ik herinner eraan dat de samenwerking tussen de NMBS en De Post door de vakbonden werd aangevochten omdat dergelijke samenwerking niet in het beheerscontract was opgenomen.

21.05 Camille Dieu (PS): Ik had ook voorgesteld een loket van De Post in het stationsgebouw van Quévy op te richten.

21.06 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Dans les contrats de gestion, le personnel de la SNCB s'occupe de la SNCB, le personnel de La Poste s'occupe de La Poste et pas d'autre chose. Il faut réévaluer ces principes car en réalité on diminue l'offre, mais je pense que nous arriverons à une solution avec les partenaires sociaux.

21.07 **Camille Dieu** (PS) On peut comprendre l'inquiétude des partenaires sociaux: les travailleurs ne sont pas interchangeables à volonté.

Mais je pense que des changements sont possible. Je transmettrai votre réponse à Chimay.

L'incident est clos.

22 **Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare SNCB de Kalmthout" (n° 5357)**

22.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): L'évaluation interne des gares de la SNCB révèle un résultat extrêmement négatif pour la gare de Kalmthout. La commune nourrit des projets d'aménagement des environs de la gare.

Cette gare figure-t-elle en tête de liste du patrimoine SNCB à rénover ? Des projets ont-ils déjà été établis en vue de la revalorisation du site ? Quand les travaux commenceront-ils ? Comment se déroule la concertation avec la commune ?

22.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Aucun projet n'a encore été élaboré. Les évaluations ont été effectuées afin de pouvoir dresser une liste des priorités. Nous disposons à présent d'un instrument de mesure objectif. Des contacts ont été établis avec la commune quant au stationnement de vélos. Nous espérons aboutir à un projet intégré pour Kalmthout.

22.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Quel est le calendrier prévu ?

22.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Ce projet n'est pas inclus dans le budget de cette année. J'ignore quelle en sera l'évolution. Un emplacement de stationnement pour vélos est toutefois plus aisément réalisable.

L'incident est clos.

23 **Question de M. Guido De Padt au vice-premier**

21.06 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Volgens de beheerscontracten moet het personeel van de NMBS zich met de NMBS bezighouden en moet het personeel van De Post zich met De Post bezighouden en met niets anders. Die principes moeten worden herzien, want in werkelijkheid bouwen we het aanbod af, maar ik denk dat we met de sociale partners weldra tot een oplossing zullen komen.

21.07 **Camille Dieu** (PS): We kunnen de bezorgdheid van de sociale partners begrijpen: je kan werknemers niet zomaar verwisselen.

Ik denk dat veranderingen mogelijk zijn. Ik zal uw antwoord aan Chimay bezorgen.

Het incident is gesloten.

22 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het NMBS-station van Kalmthout" (nr. 5357)**

22.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Bij de interne evaluatie van de NMBS-stations scoort het station van Kalmthout heel slecht. De gemeente heeft plannen voor de ruime omgeving van het station.

Staat het station bovenaan de lijst van te renoveren NMBS-patrimonium? Zijn er al plannen voor een opwaardering? Wanneer beginnen de werken? Hoe verloopt het overleg met de gemeente?

22.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Er is nog geen plan opgesteld. De evaluaties gebeurden om een prioriteitenlijst te kunnen opstellen. Er is nu een objectief meetinstrument. Er zijn contacten geweest met de gemeente over het stallen van fietsen. We hopen tot een geïntegreerd project voor Kalmthout te komen.

22.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Over welk tijdsperspectief spreken we dan?

22.04 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Het zit niet in het budget van dit jaar. Wat nadien gebeurt weet ik nog niet. Een fietsenstalling is evenwel gemakkelijker te realiseren.

Het incident is gesloten.

23 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-**

ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le dispositif de communication de secours dans les trains" (n° 5381)

23.01 Guido De Padt (VLD): Le syndicat indépendant des conducteurs de trains de la SNCB s'inquiète du système de communication de secours entre les conducteurs de trains et le dispatching. Le syndicat demande une simplification des procédures d'appel en attendant l'introduction du système interne à la SNCB, le GSM-air. La nouvelle direction ne veut pas entendre parler de cette proposition.

La procédure présente-t-elle encore des problèmes et des défauts à l'heure actuelle ? Quelles en sont les causes ? Sur quelles lignes se pose-t-il effectivement des problèmes ? Comment résoudra-t-on la question en attendant qu'un système efficace soit opérationnel ?

23.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je transmettrai à M. De Padt une réponse détaillée. Les moyens de communication actuels sont des liaisons train-sol de ligne, un circuit d'alarme, le GSM et des installations de téléphonie dans les gares. L'on passera au GSM-air en 2007. Des liaisons à double sens équipent déjà 2.900 des 3.200 km de lignes. Il est exact que sur certains tronçons de ligne, il n'y pas de couverture GSM ni liaison train-sol ou que le téléphone de secours ne fonctionne pas. Il est possible que lors du passage d'une zone à l'autre un conducteur de train appelle par GSM le 'mauvais' dispatching. Dans ce cas, il est immédiatement transféré au bon dispatching. Tout est mis en œuvre pour remédier aux incidents techniques liés aux liaisons train-sol, au téléphone de secours et au GSM. L'on étudie également la possibilité d'indiquer à l'avenir sur la fiche de service du conducteur de train le numéro d'appel de secours exact.

L'incident est clos.

24 Question de Mme Marleen Govaerts au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un facteur membre d'une asbl entretenant des liens très étroits avec des groupements fondamentalistes et extrémistes" (n° 5386)

24.01 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Un des membres fondateurs de l'asbl « Moskee El Islam » est facteur. Le tribunal de première instance de Tongres a refusé la nationalité belge à l'un des membres de cette asbl parce que l'association

eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het noodcommunicatiesysteem op treinen" (nr. 5381)

23.01 Guido De Padt (VLD): De onafhankelijke vakbond van de NMBS-treinbestuurders is verontrust over het noodcommunicatiesysteem tussen de treinbestuurder en de dispatching. Tot de invoering van het interne NMBS-systeem GSM-air vraagt de vakbond een vereenvoudiging van de oproepprocedures. De nieuwe directie heeft geen oren naar dit voorstel.

Zijn er momenteel nog problemen en gebreken bij de procedure? Wat zijn de oorzaken? Op welke lijnen zijn er effectief problemen? Hoe zal men de zaak oplossen tot er een degelijk systeem in gebruik is?

23.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik zal de heer De Padt een uitgebreid antwoord overhandigen. De huidige communicatiemiddelen zijn lijnradioverbinding, een alarmkring en gsm en stationsinstallaties met een telefoon. Men evolueert naar GSM-air in 2007. Op de 3.200 km lijnen heeft men reeds 2.900 km met tweerichtingsverbinding. Op bepaalde lijnstroken is er inderdaad geen lijnradio- of gsm-bereik, ofwel werkt de noodtelefoon niet. Bij de overgang naar een andere zone is het mogelijk dat een treinbestuurder een verkeerde dispatching opbelt met de gsm. In dat geval wordt hij onmiddellijk naar de juiste dispatching doorgeschakeld. Men doet alles om technische incidenten met de lijnradio, de noodtelefoon en de gsm te verhelpen. Men onderzoekt de mogelijkheid om op de dienstfiche van de treinbestuurder voortaan ook het juiste noodtelefoonnummer te vermelden.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een postbode die lid is van een vzw die zeer nauwe banden onderhoudt met fundamentalistische en extremistische groeperingen" (nr. 5386)

24.01 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Een van de stichtende leden van de vzw "moskee El Islam" is postbode. De rechtbank van eerste aanleg van Tongeren weigerde een lid van deze vzw de Belgische nationaliteit omdat de vereniging banden

entretient des liens avec des groupes intégristes.

onderhoudt met fundamentalistische groepen.

Le Ministre sait-il que l'un des fondateurs de cette asbl est facteur ? Quelles mesures compte-t-il prendre contre l'intéressé ?

Weet de minister dat een van de stichters van deze vzw als postbode werkt? Welke maatregelen zullen daartegen worden ondernomen?

24.02 Johan Vande Lanotte, ministre: (*en néerlandais*): A La Poste, les recrutements sont soumis à certaines règles. Les candidats doivent résider légalement sur le territoire belge et doivent produire un certificat de bonne vie et mœurs. Le facteur dont vous parlez n'a pas été condamné et séjourne légalement en Belgique. Aucune mesure ne sera dès lors prise.

24.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De Post is bij haar rekrutering gebonden aan bepaalde regels. Kandidaten moeten wettelijk op het Belgische grondgebied verblijven en moeten een bewijs van goed gedrag en zeden voorleggen. De postbode waarover hier sprake is werd niet veroordeeld en verblijft rechtmatig in België. Er zullen geen maatregelen worden getroffen.

24.03 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Je comprends bien qu'il faille respecter les règles mais le fait d'entretenir des liens avec une organisation intégriste devrait pourtant justifier un licenciement. Le gouvernement n'a-t-il pas exprimé son intention de combattre l'intégrisme islamique avec plus de sévérité ?

24.03 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Ik begrijp dat de regels moeten worden gerespecteerd, maar het onderhouden van banden met een fundamentalistische organisatie zou toch een reden voor ontslag moeten zijn. De regering wil toch strenger optreden tegen het fundamentalisme?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les brochures gratuites contenant les horaires de la SNCB" (n° 5434)

25 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gratis dienstregelingsbrochures van de NMBS" (nr. 5434)

25.01 Guido De Padt (VLD): Selon la SNCB, les clients disposent d'autres sources d'information que l'indicateur des chemins de fer. Elle fait référence aux brochures gratuites où figurent les horaires. Selon le comité consultatif des utilisateurs, ces brochures ne comprennent pas les mêmes informations que l'indicateur. Les informations sont souvent incomplètes et ne tiennent pas compte des correspondances.

25.01 Guido De Padt (VLD): De NMBS beweert dat klanten naast het papieren spoorboekje over andere informatiebronnen beschikken. Men verwijst naar de gratis te verkrijgen brochures met dienstregelingen. Deze brochures geven volgens het raadgevend comité van de gebruikers niet dezelfde informatie als het spoorboekje. De informatie is vaak onvolledig en houdt geen rekening met aansluitingen.

Le ministre estime-t-il lui aussi que la qualité des brochures gratuites doit être améliorée ? Ces brochures ne doivent-elles pas préciser les délais de correspondance ? Comment les lignes ou correspondances oubliées sont-elles communiquées aux voyageurs ?

Vindt de minister ook dat de kwaliteit van de gratis brochures moet worden verhoogd? Moeten dergelijke brochures geen informatie geven over overstaptijden? Hoe worden vergeten lijnen of verbindingen aan de reizigers meegedeeld?

25.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Il doit être remédié à la pénurie de brochures gratuites et les erreurs doivent être rectifiées. Je regrette néanmoins que l'indicateur soit toujours publié car il n'est guère consulté. Les brochures mentionnent tous les départs et les arrivées des trains.

25.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Tekorten in de gratis brochures moeten worden opgevuld en fouten moeten worden verbeterd. Ik vind het echter jammer dat er nog steeds spoorboekjes worden uitgegeven, want ze worden amper bekeken. De brochures vermelden alle treinen die in een station aankomen of vertrekken.

S'ils se posent des questions à propos des horaires, les voyageurs peuvent également consulter le site internet ou s'adresser au personnel de la SNCB.

L'incident est clos.

26 Question de M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture des guichets de la gare d'Anzegem" (n° 5455)

26.01 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Dans certaines gares, les guichets sont fermés en permanence. Sur la base de quels critères la SNCB prend-elle une décision en ce sens ? J'ai l'impression que ces critères ne sont pas identiques pour toutes les gares. Dans une gare sans guichet, il n'y a plus de contrôle social, ce qui mène à des dégradations.

Est-il possible de conclure des accords de coopération entre les autorités locales et la SNCB pour assurer la présence d'un membre du personnel dans chaque gare ? La commune d'Anzegem est disposée à mettre en place un service de ce type.

Cette solution répond également à la question de M. De Padt car les voyageurs aiment avoir un point de contact dans une gare.

26.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): La décision de fermer la gare d'Anzegem est définitive, mais la SNCB peut toutefois donner suite à un projet proposé par la commune. Les gares dont les guichets sont fermés risquent en effet de se dégrader plus rapidement. Septante pour cent des voyageurs prenant le train à Anzegem disposent toutefois d'un abonnement.

La commune devra elle-même investir afin de garantir le service. Contrairement à la Région wallonne, la Région flamande ne participe pas à ce type de projets.

26.03 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Un cadre est-il prévu pour la conclusion d'un tel accord ?

26.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Oui, de tels accords peuvent être conclus.

L'incident est clos.

27 Questions jointes de

Reizigers kunnen met hun vragen over dienstregelingen ook terecht op het internet of bij het personeel.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in het station van Anzegem" (nr. 5455)

26.01 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): In bepaalde stations worden de loketten permanent gesloten. Welke criteria gebruikt de NMBS om deze beslissing te nemen? Ik heb de indruk dat deze niet hetzelfde zijn voor alle stations. In een station zonder loketten is geen sociale controle meer, wat leidt tot degeneratie.

Is het mogelijk om samenwerkingsakkoorden af te sluiten tussen lokale besturen en de NMBS om de aanwezigheid van een personeelslid in een station te verzekeren? De gemeente Anzegem is bereid om zo de dienstverlening verder uit te bouwen.

Deze oplossing komt ook tegemoet aan de vraag van de heer De Padt, want reizigers hebben graag een aanspreekpunt in een station.

26.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): De beslissing om het station in Anzegem te sluiten is definitief, maar de NMBS kan wel ingaan op een project dat door de gemeente wordt voorgesteld. Stations met gesloten loketten verwaarlozen inderdaad gemakkelijker. Zeventig procent van de reizigers in Anzegem heeft echter een abonnement.

De gemeente zal zelf moeten investeren om de dienstverlening te waarborgen. In tegenstelling tot het Waals Gewest, draagt het Vlaams Gewest niet bij voor dergelijke projecten.

26.03 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Is er een kader om een dergelijk akkoord af te sluiten?

26.04 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Ja, het afsluiten van dat akkoord is mogelijk.

Het incident is gesloten.

27 Samengevoegde vragen van

- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes rencontrés avec les Pays-Bas à propos du TGV" (n° 5422)

- M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes entre la Belgique et les Pays-Bas en ce qui concerne le TGV" (n° 5537)

- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de problemen met Nederland in verband met de HSL" (nr. 5422)

- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de problemen tussen België en Nederland in verband met de HSL" (nr. 5537)

27.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Les discussions entre la Belgique et les Pays-Bas concernant la ligne à grande vitesse traînent en longueur. Les Pays-Bas invoquent l'article 7 du traité de 1997 et reprochent à la Belgique de ne pas respecter la vitesse du train entre Anvers à Bruxelles, tandis que la Belgique ne souhaite pas l'arrêt de ce train à Breda et à La Haye.

Les Néerlandais souhaitent également lier ce dossier à d'autres dossiers relatifs à la mobilité, bien que les autorités belges entendent traiter chaque dossier séparément. Le président de la Chambre, M. Herman De Croo, a plaidé récemment en faveur d'un couplage de tous les dossiers, mais cette suggestion nous paraît inappropriée.

Quelle convention a été conclue avec les Pays-Bas concernant les arrêts sur la ligne à grande vitesse ? Quelle sera la vitesse commerciale de ce train en Belgique ? La Belgique respecte-t-elle ses obligations ? Le gouvernement souscrit-il au point de vue exprimé par M. De Croo ? Quel est l'état de ce dossier ?

27.02 **Luc Sevenhans** (Vlaams Belang): Des discussions sont toujours en cours à propos de la liaison TGV entre Amsterdam et Bruxelles. Les Pays-Bas souhaitent qu'elle s'arrête à Breda et à La Haye et nous reproche de ne pas respecter l'accord sur la vitesse de circulation entre Anvers et Bruxelles.

Des rumeurs circulent selon lesquelles les Pays-Bas veulent lier certains dossiers. En décembre, le ministre avait exclu toute liaison. Nous espérons qu'il ne reviendra pas sur sa décision.

Récemment, le ministre a discuté de la question de la liaison TGV avec sa collègue néerlandaise, Mme Peijs. De quoi a-t-il été question ? Quels sont les derniers développements dans ce dossier ?

27.03 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): D'un point de vue juridique, le gouvernement belge n'a commis aucune erreur. La

27.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De discussies tussen België en Nederland over de hogesnelheidslijn blijven aanslepen. Nederland beroept zich op artikel 7 van het verdrag van 1997 en verwijt België de snelheid van de trein tussen Antwerpen en Brussel niet te respecteren, terwijl België niet wil dat de trein stopt in Breda en Den Haag.

De Nederlanders willen het dossier ook koppelen aan andere dossiers inzake mobiliteit, hoewel de Belgische overheden elk dossier apart willen behandelen. Kamervoorzitter De Croo pleitte onlangs voor de koppeling van alle dossiers, maar wij vinden dat een slecht idee.

Welke overeenkomst werd er met Nederland gesloten in verband met de stopplaatsen van de hogesnelheidslijn? Wat zal de commerciële snelheid van de trein zijn in België? Komt België zijn verplichtingen na? Volgt de regering het standpunt van de heer De Croo? Wat is de huidige stand van zaken in dit dossier?

27.02 **Luc Sevenhans** (Vlaams Belang): Er blijft discussie over de HSL-verbinding Amsterdam-Brussel. Nederland wil dat de HST stopt in Breda en in Den Haag en verwijt ons dat wij de overeenkomst over de snelheid tussen Antwerpen en Brussel niet respecteren.

Er blijven geruchten dat Nederland bepaalde dossiers zou willen koppelen. De minister heeft in december verklaard dat er geen koppeling mogelijk is. Wij hopen dat hij hier niet meer op terugkomt.

Recent sprak de minister zijn Nederlandse collega, mevrouw Peijs, over de problematiek met de HSL. Wat werd er besproken? Wat zijn de meest recente ontwikkelingen in dit dossier?

27.03 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Juridisch heeft de Belgische regering geen fouten gemaakt. De claim van Nederland op

réclamation néerlandaise à propos de la durée du trajet est matérielle plus que juridique. Cette plainte ne nous paraît pas reposer sur une évidence et nous semble ne pas pouvoir être formulée, d'autant que l'ouverture de la gare de Bruxelles-Central constitue une royale compensation.

En ce qui concerne les arrêts à La Haye et à Breda, nous sommes à la recherche d'une solution. C'est possible du point de vue opérationnel mais du point de vue financier, les parties ne partagent pas la même vision. Elles se réuniront à nouveau à ce propos le 11 mars prochain.

En ce qui me concerne, il n'est pas question de joindre les dossiers. Les Néerlandais le contestent mais il faut reconnaître qu'il s'agit d'un sujet délicat sur le plan politique. Ils ont en outre un contrat de concession payant et connaissent actuellement des difficultés avec les concessionnaires. Il nous faut voir comment le dossier évoluera dans les prochaines semaines.

27.04 Jef Van den Bergh (CD&V): L'article 7 du contrat prévoit que les parties devront tout mettre en œuvre pour réduire la durée des trajets. Les Néerlandais pourraient-ils invoquer cet article pour étayer leur demande ?

27.05 Johan Vande Lanotte ministre: (*en néerlandais*): Non, car nous investissons vraiment dans cette direction. Tout est donc parfaitement en ordre.

27.06 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Exiger que le TGV s'arrête à La Haye ne me paraît pas illogique. C'est une question de coût. Si les Néerlandais maintiennent cette exigence, ils devront la financer eux-mêmes.

L'incident est clos.

28 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'augmentation des tarifs de la SNCB" (n° 5445)

- Mme Greta D'hondt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la politique tarifaire de la SNCB" (n° 5471)

28.01 Karine Lalieux (PS): La déclaration gouvernementale entendait augmenter le nombre d'usagers du rail tandis qu'une politique tarifaire modérée ne permet pas, à elle seule, de rencontrer cet objectif. La qualité du service offert constitue un

de reistijden is eerder feitelijk dan juridisch. Deze claim is niet evident en kan volgens ons niet, te meer omdat het openstellen van Brussel-Centraal een royale compensatie is.

In verband met de stopplaatsen in Den Haag en Breda zoeken we naar een oplossing. De operationaliteit ervan is geen probleem, maar wat het financiële aspect betreft ligt de visie van de partijen ver uit elkaar. Op 11 maart wordt hierover opnieuw vergaderd.

Wat mij betreft is er geen sprake van een koppeling van dossiers. De Nederlanders ontkennen dit, maar het moet gezegd worden dat dit een politiek gevoelig thema is. Bovendien hebben ze een betalende concessieovereenkomst en hebben ze nu problemen met de concessienemers. We zullen moeten afwachten wat er de komende weken gebeurt.

27.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Artikel 7 van de overeenkomst bepaalt dat de partijen zich moeten inspannen om tijdsbesparende maatregelen te nemen. Kunnen de Nederlanders op basis hiervan hun claim hard maken?

27.05 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Neen, want wij doen wel degelijk investeringen in die richting. Alles is dus volledig in orde.

27.06 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): De vraag om de HST in Den Haag te laten stoppen lijkt mij niet onlogisch. Het probleem is de kostprijs. Als ze dit willen, zullen ze het ook zelf moeten bekostigen.

Het incident is gesloten.

28 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de stijging van de NMBS-tarieven" (nr. 5445)

- mevrouw Greta D'hondt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de prijzenpolitiek van de NMBS" (nr. 5471)

28.01 Karine Lalieux (PS): In de regeringsverklaring werd de verhoging van het aantal treingebruikers als doelstelling naar voren gebracht. Een gematigd tariefbeleid is echter niet het aangewezen middel om dit te bereiken. Ook de

autre aspect important de cette problématique.

Or, force est de constater que le nombre de places assises offert aux voyageurs de seconde classe n'est pas suffisant puisque la majorité d'entre eux doivent rester debout durant les heures de haute fréquentation. En revanche, les sièges attribués aux voyages en première classe sont à moitié vides.

Par ailleurs, et au cours des cinq dernières années, on observe une forte augmentation du nombre d'usagers de deuxième classe et une forte diminution du nombre de passagers de première classe. Cette dernière catégorie de voyageurs ne représente désormais que 3,6% des usagers tandis que 15% du matériel roulant lui sont consacrés.

Bien que la mesure puisse paraître catégorique, nous pensons que la suppression des rames de première classe permettrait d'offrir un confort plus attractif aux usagers actuels ainsi qu'aux usagers potentiels.

Dès lors, pourriez-vous nous dire quelle est la part des recettes de la SNCB engendrée par le trafic national en première classe ?

Quelles sont les obligations de la SNCB en matière de pourcentage de places attribuées aux premières ?

Quelle est généralement la différence de prix d'achat entre un wagon de première classe et un wagon de deuxième classe ?

Quelles économies pourraient être réalisées si la SNCB cessait d'acheter des voitures de première classe ?

Dans le cadre des contrats de gestion, pourriez-vous contraindre la SNCB à abandonner les premières classes ?

Enfin, des commandes de wagons de première classe ont-elles été envisagées pour le RER ?

Ce n'est qu'un élément de la problématique de congestion qui existe aujourd'hui sur le rail mais nous pensons qu'il peut déjà apporter une solution.

Comme solution alternative, nous pensons aussi qu'il faudrait opter plutôt pour une fidélisation des clients : que les abonnés depuis dix ou quinze ans bénéficient de ces wagons de première classe.

28.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Selon les données comptables, la part du transport en première classe s'élève à 8,7% des recettes.

kwaliteit van de dienstverlening is van doorslaggevend belang.

Wij moeten echter vaststellen dat het aantal zitplaatsen in tweede klasse niet volstaat, vermits het merendeel van de reizigers tijdens de piekuren moet rechtstaan. De eersteklasserijtuigen daarentegen zijn voor niet meer dan de helft gevuld.

Bovendien heeft men tijdens de voorbije vijf jaar een sterke toename van het aantal reizigers in tweede klasse vastgesteld, terwijl het aantal reizigers in eerste klasse danig is teruggevallen. Die laatste categorie vertegenwoordigt nog maar 3,6 procent van de treingebruikers, terwijl 15 procent van het rollend materieel aan hen is voorbehouden.

Wij menen dat de afschaffing van de eersteklasserijtuigen, hoe radicaal die ook mag lijken, het reizen per trein een heel stuk aangenamer kan maken, zowel voor de huidige als voor de toekomstige klanten van de NMBS.

Kan u ons dan ook meedelen welk percentage van de inkomsten van de NMBS het vervoer in eerste klasse op het Belgische net vertegenwoordigt ?

Hoeveel zitplaatsen in eerste klasse moet de NMBS aanbieden ?

Wat is het prijsverschil tussen een wagon van eerste klasse en een wagon van tweede klasse ?

Welke besparingen zou de NMBS kunnen doen als zij geen eerste klasserijtuigen meer zou aankopen ?

Zou u de NMBS er in het kader van de beheerscontracten toe kunnen verplichten geen eerste klasserijtuigen meer aan te kopen ?

Is de NMBS van plan voor het GEN eerste klasserijtuigen aan te kopen ?

Al is dit slechts één aspect van de huidige overbelasting van de treinen, toch denken wij op deze manier al een gedeeltelijke oplossing te kunnen aandragen.

Een andere oplossing zou eerder op klantenbinding zijn gericht, waarbij reizigers die al tien of vijftien jaar een abonnement hebben, in wagons van eerste klasse zouden mogen plaatsnemen.

28.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Volgens de boekhoudkundige gegevens van de NMBS vertegenwoordigt het vervoer in eerste klasse 8,7 procent van de opbrengsten.

De NMBS is niet verplicht een bepaald percentage

La SNCB n'est pas obligée de proposer un certain pourcentage de places de première classe. C'est une décision commerciale. Si le gouvernement veut imposer à la SNCB la conservation ou non de la première classe, il peut le faire dans le contrat de gestion. Dans ce cas, la SNCB demandera très certainement de compenser la différence de recettes.

Je demanderai à la SNCB de me rédiger un rapport à ce sujet, que je transmettrai à la commission en vue de discussion. D'abord, il s'agit de savoir si l'on travaille pour le futur ou dans l'immédiat; cela dépend de l'investissement. Ensuite, savoir si l'on modifie complètement ou non, et cela dépend du taux d'occupation.

28.03 Karine Lalieux (PS): La SNCB ne vous a-t-elle pas donné le pourcentage de voyageurs en première classe?

28.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : J'ai uniquement le chiffre des recettes : 8,7%.

28.05 Karine Lalieux (PS): Je pensais que ce chiffre était plus important, ce qui me conforte dans mon raisonnement.

Les wagons 2^{ème} classe offrent quand même un confort assez remarquable. J'espère que nous aurons une politique de gestion moderne et dynamique par rapport au RER. Il faut essayer d'adopter une politique pour le plus grand nombre et non pas une politique pour les 3% des usagers de la première classe.

Le débat en commission sera riche si on peut avoir tous les éléments concernant cette problématique pour pouvoir en discuter pendant la négociation du contrat de gestion.

Présidente: Karine Lalieux.

28.06 Greta D'hondt (CD&V): Le prix de l'abonnement de train pour les déplacements du domicile au lieu de travail a fortement augmenté en un an. Selon un calcul concret, dans certains cas, l'employeur doit payer 122 euros de plus et le travailleur, 202 euros de plus. Cette information est-elle exacte ? Cette nouvelle politique de prix n'est-elle pas en contradiction avec la volonté d'encourager l'utilisation des transports en commun pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail ?

28.07 Johan Vande Lanotte , ministre (en

plaatsen in eerste klasse aan te bieden. Dat is een commerciële beslissing. Als de regering de NMBS wil verplichten de eersteklasserijtuigen al of niet te behouden, dan kan zij dat in het beheerscontract bepalen. In dat geval zal de NMBS naar alle waarschijnlijkheid een compensatie vragen voor de opbrengsten die zij misloopt.

Ik zal de NMBS vragen mij een rapport ter zake te bezorgen, dat ik aan de commissie voor bespreking zal overmaken. Wij moeten eerst en vooral uitmaken of wij op korte of lange termijn willen werken; dat hangt van de investering af. Vervolgens moeten wij beslissen of wij de bestaande indeling gedeeltelijk of volledig zullen wijzigen; dat hangt van de bezettingsgraad af.

28.03 Karine Lalieux (PS): Heeft de NMBS u niet laten weten hoeveel procent van de treingebruikers in eerste klasse reist?

28.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ik heb alleen het percentage van de inkomsten: 8,7 procent.

28.05 Karine Lalieux (PS): Ik dacht dat het iets hoger lag, wat mij in mijn redenering sterkt.

De wagons van tweede klasse zijn toch wel erg comfortabel. Ik hoop dat inzake het GEN een modern en dynamisch beleid zal worden gevoerd. Men moet trachten een beleid te voeren dat de grootst mogelijke groep ten goede komt, en dat niet alleen op de 3 procent reizigers in eerste klasse is gericht.

Als wij in alle aspecten van dit probleem inzicht kunnen krijgen, zal het debat leerrijk zijn. Die kennis zal ook tijdens de onderhandelingen over het beheerscontract van pas komen.

Voorzitter: Karine Lalieux.

28.06 Greta D'hondt (CD&V): De prijs van een treinabonnement voor woon-werkverkeer is in één jaar sterk gestegen. Een concrete berekening leert me dat in sommige gevallen de werkgever 122 euro meer moet betalen en de werknemer 202 euro meer. Klopt dat? Staat de nieuwe prijzenpolitiek niet haaks op het pleidooi om woon-werkverkeer met het openbaar vervoer aan te moedigen?

28.07 Minister Johan Vande Lanotte

néerlandais): Les chiffres sont exacts mais ne correspondent pas à la réalité. Mme D'hondt compare des pommes et des poires. Jusqu'il y a peu, l'abonnement annuel que l'on pouvait acquérir pour le prix de neuf mois d'abonnement, avait très peu de succès. En 2003, quelques centaines de voyageurs seulement y ont eu recours. Les clients ont préféré l'abonnement mensuel, prolongé neuf ou dix fois. Néanmoins, à la suite de l'action de fidélisation, l'abonnement annuel est devenu de plus en plus populaire. On a ensuite mis un terme à l'action de l'abonnement au prix de neuf mois pour douze, pour la remplacer par un tarif de dix mois pour douze.

Il n'y a donc pas eu d'augmentation de prix, sauf pour les usagers qui ont radicalement modifié leurs habitudes en 2004 pour revenir à l'ancien système. Précisément à cause du choix de l'abonnement annuel par un très grand nombre d'usagers, on est arrivé sans le vouloir, en tenant compte de la réduction de 10 pour cent, à une réduction de prix de 20 pour cent. Certains usagers bénéficiaient donc d'un double avantage qu'ils ont à présent perdu. Ils le ressentent évidemment dans leur portefeuille.

28.08 Greta D'hondt (CD&V): J'ai apparemment parlé avec l'un des seuls clients mécontents. La dame dont j'ai relayé les griefs se rend compte par ailleurs qu'auparavant elle bénéficiait de réductions. Il n'en reste pas moins que l'augmentation de 202 euros ne sera pas compensée par une augmentation de salaire ou par une réduction fiscale.

L'incident est clos.

29 Questions jointes de

- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les barrières aux passages à niveau" (n° 5490)
- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accident mortel à un passage à niveau à Diepenbeek" (n° 5533)

29.01 Guido De Padt (VLD): Le 12 février 2005, cinq jeunes gens ont perdu la vie à Diepenbeek alors qu'ils traversaient en voiture un passage à niveau fermé. Comment mieux sécuriser les passages à niveau ? Ne pourrait-on pas utiliser des barrières complètement fermées, comme il en existe à certains endroits ?

Le ministre pourrait-il communiquer à la

(Nederlands): De cijfers kloppen, maar stroken niet met de realiteit. Mevrouw D'hondt vergelijkt appels met citroenen. Tot voor kort werd het jaarabonnement, dat men kon kopen voor de prijs van negen maanden, nauwelijks aangevraagd. In 2003 maakten slechts enkele honderden reizigers van die mogelijkheid gebruik. Liever vroeg men een maandabonnement aan, dat men dan negen of tien keer verlengde. Ten gevolge van de getrouwheidsactie werd het jaarabonnement echter populairder. Daarop werd de negen- maandenactie stopgezet. Men hield het voortaan op tien maanden.

Er was geen prijsstijging, behalve voor wie zijn koopgedrag in 2004 radicaal veranderde en teruggreep naar het oude systeem. Net omdat er massaal werd overgeschakeld naar het jaarabonnement, ontstond er, de prijsvermindering van 10 procent meegerekend, een ongewilde prijsvermindering van 20 procent. Sommigen hadden dus een dubbel voordeel. Dat ze dat nu kwijt zijn, voelen ze inderdaad in hun portemonnee.

28.08 Greta D'hondt (CD&V): Blijkbaar heb ik met een van de weinige klanten gepraat die slecht af zijn. De dame in kwestie beseft overigens dat ze voordien kortingen genoot. Blijft het feit dat de meerprijs van 202 euro niet zal kunnen worden gecompenseerd met loonsstijgingen en belastingverlagingen.

Het incident is gesloten.

29 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "slagbomen aan spooroverwegen" (nr. 5490)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het fatale ongeval aan een spooroverweg in Diepenbeek" (nr. 5533)

29.01 Guido De Padt (VLD): Op 12 februari 2005 kwamen in Diepenbeek vijf jongeren om toen ze een gesloten spoorwegovergang overstaken. In welke mate kunnen de overwegen beter worden beveiligd? Op sommige plaatsen wordt gebruikgemaakt van volledige slagbomen.

Wil de minister de commissie de studie van twee

commission l'étude des points noirs réalisée il y a deux ans ? Est-ce seulement pour des raisons financières que les passages à niveau sont équipés de semi-barrières ? Que coûterait le remplacement des semi-barrières par des barrières complètes ? Quelles leçons Infrabel tire-t-elle de l'accident ? Comment envisage-t-elle de sécuriser les passages à niveau ? Combien de passages à niveau pourrait-on fermer définitivement sans générer des problèmes de mobilité importants ?

29.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Il m'a semblé suspect que la SNCB déclare quelques heures à peine après l'accident n'avoir commis aucune erreur. Seul le tribunal peut se prononcer définitivement à ce sujet. Par ailleurs, ce cas n'est pas le premier. En mars 2000, j'avais interrogé la ministre de l'époque à la suite d'un accident survenu à Niel à un passage à niveau pourvu de demi-barrières. La SNCB avait alors fait savoir qu'elle n'envisage une sécurisation supplémentaire que lorsque la visibilité des signaux lumineux est insuffisante et qu'un nombre important de cyclistes et de piétons empruntent le passage.

En 2002, la SNCB a lancé un plan d'action visant à renforcer la sécurité aux passages à niveau, l'objectif étant alors de réduire le nombre de passages à niveau de troisième catégorie. J'ai appris par la presse que les passages à niveau étaient 4.500 auparavant, contre 2.000 aujourd'hui. Trois cents passages à niveau auraient été supprimés ces deux dernières années. Quelle est actuellement la situation ? En dehors des obstacles légaux, pourquoi est-il aussi difficile de poser des barrières complètes partout ?

29.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Le titre de l'article de journal concernant la responsabilité de la SNCB était choquant pour les parents. J'ai demandé, pour des raisons de respect humain, de ne plus évoquer la question de la responsabilité pendant quelques jours.

Il n'existe pas d'étude sur les points noirs. Par contre, les endroits à risques en matière de vandalisme ont été identifiés. Des réunions se tiennent tous les six mois chez Infrabel à propos des projets de sécurisation.

Il est rare qu'on équipe des passages à niveau de première catégorie de quatre demi-barrières ou de deux barrières entières et ceci pour des motifs de sécurité, par exemple parce qu'un véhicule pourrait se retrouver coincé. L'on dénombre 1.316 passages à niveau de deuxième catégorie. L'installation de deux barrières supplémentaires à

jaar geleden bezorgen over de gevaarlijke punten? Worden aan een overweg enkel om financiële redenen halve slagbomen geplaatst? Hoeveel kost het om halve slagbomen te vervangen door volledige? Welke lessen trekt Infrabel uit het ongeval? Hoe wil het de overwegen veiliger maken? Hoeveel overwegen kunnen definitief worden gesloten zonder noemenswaardige mobiliteitsproblemen?

29.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik vond het verdacht dat de NMBS al enkele uren na het ongeval verklaarde geen fouten te hebben gemaakt. Enkel het gerecht kan daarover uitsluitsel geven. Het gaat overigens niet om het eerste ongeval. In maart 2000 ondervroeg ik de minister naar aanleiding van een ongeval aan een overweg met halve slagbomen in Niel. De NMBS zei toen dat bijkomende beveiliging enkel wordt overwogen als de zichtbaarheid van de lichtseinen niet voldoet en er veel fietsers of voetgangers voorbijkomen.

In 2002 startte de NMBS een actieplan op om de veiligheid aan overwegen te verhogen. Men wou het aantal overwegen van derde categorie verminderen. Via de pers vernam ik dat er ooit 4.500 overwegen waren. Nu zijn er nog 2.000. De voorbije twee jaar zouden er 300 zijn verdwenen. Wat is de stand van zaken? Waarom is het, los van wettelijke obstakels, zo moeilijk om overal volledige slagbomen te plaatsen?

29.03 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De krantenkop over de verantwoordelijkheid van de NMBS was schokkend voor de ouders. Ik heb gevraagd om omwille van de menselijkheid de eerste dagen niet meer over verantwoordelijkheid te spreken.

Een studie over zwarte punten is er niet. Men heeft wel de risicopunten inzake vandalisme bepaald. Om de zes maanden vergadert men bij Infrabel over de beveiligingsprojecten.

Overwegen van eerste categorie met vier halve of twee volle slagbomen worden zelden geïnstalleerd, en dit precies om veiligheidsredenen zelden, bijvoorbeeld omdat een voertuig kan vastraken. Er zijn 1.316 overwegen van tweede categorie. Hier overal twee bijkomende slagbomen plaatsen zou ongeveer 3,3 miljoen euro kosten, een bedrag dat

tous ces endroits coûterait près de 3,3 millions d'euros, ce qui n'est pas un montant insurmontable pour la SNCB. Comme nous l'avons déjà dit, le prix ne constitue toutefois pas le critère.

En 2003, vingt et un passages à niveau ont été supprimés et dix sont passés à la catégorie supérieure ; en 2004, vingt-quatre passages à niveau ont été supprimés et quinze ont monté de catégorie. A l'heure actuelle, vingt-trois dossiers de suppression ont été introduits sur un total de 2.249 passages à niveau. En 2003, 9 millions d'euros furent consacrés à la suppression et à l'amélioration de la sécurité ; ce montant était de 12,5 millions d'euros en 2004. La politique en la matière sera réévaluée à court terme. La suppression nécessite en tout cas une procédure compliquée, par exemple en raison des règles relatives à l'aménagement du territoire. Il nous faut attendre les conclusions de l'étude.

29.04 Guido De Padt (VLD): La SNCB dispose-t-elle de chiffres à propos du nombre de véhicules dont le moteur s'arrête alors qu'ils se trouvent sur les voies et qui se trouvent ainsi littéralement coincés entre deux barrières ? Il est toujours possible de foncer à travers les barrières en cas de situation de détresse.

29.05 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Le problème n'est pas si simple. Cette décision doit être prise en quelques secondes. Lorsque le train arrive, on est pris de panique.

29.06 Guido De Padt (VLD): Il doit tout de même être possible de concevoir des barrières pleines qui n'engendrent pas de problème de sécurité supplémentaire.

29.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Le ministre a raison lorsqu'il affirme qu'il n'est pas facile de réagir de manière adéquate en quelques secondes. Je me demande quand même si les avantages des barrières pleines ne sont pas plus importants que les inconvénients. La mise en oeuvre du programme de sécurisation durera très longtemps. L'amélioration des passages à niveau ne peut-elle pas se faire plus rapidement ?

29.08 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais) : La SNCB ne souhaite pas spécialement faire passer des passages à niveau dans une catégorie supérieure mais plutôt les supprimer dans la mesure du possible. Mais de point de vue là, les limites sont quasiment atteintes.

voor de NMBS niet onoverkomelijk is. Zoals gezegd is de kostprijs echter niet het criterium.

In 2003 zijn eenentwintig overwegen afgeschaft en tien in categorie verhoogd, in 2004 zijn achtentwintig overwegen afgeschaft en vijftien in categorie verhoogd. Op een totaal van 2.249 overwegen zijn momenteel drieëntwintig dossiers tot afschaffing ingediend. In 2003 werd 9 miljoen euro besteed aan afschaffing en veiligheidsverhoging, in 2004 12,5 miljoen euro. Men wil op korte termijn het beleid terzake opnieuw evalueren. Een afschaffing is in elk geval een omslachtige procedure, bijvoorbeeld omwille van de regels inzake ruimtelijke ordening. We moeten wachten op de resultaten van de studie.

29.04 Guido De Padt (VLD): Heeft de NMBS cijfers over het aantal voertuigen dat stilvalt op de sporen en dan als het waren geklemd zit tussen twee slagbomen? Men kan in zo een noodsituatie nog altijd de slagboom kapot rijden.

29.05 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Dat is niet zo eenvoudig. Men moet die beslissing in een paar seconden nemen. Als de trein eraan komt, ontstaat er een paniecreactie.

29.06 Guido De Padt (VLD): Men moet toch volle slagbomen kunnen ontwikkelen die niet voor een bijkomend veiligheidsprobleem zorgen.

29.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De minister heeft gelijk dat het niet eenvoudig is om op een paar seconden adequaat te reageren. Toch vraag ik mij af of het nadeel van gesloten slagbomen opweegt tegen het voordeel dat ze bieden.

De realisatie van het beveiligingsprogramma zal oneindig lang duren. Kan het upgraden van overwegen niet versneld gebeuren?

29.08 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De NMBS wil niet zozeer overwegen in hogere categorieën onderbrengen, men wil ze in de mate van het mogelijke afschaffen. Maar daar zijn de grenzen bijna bereikt.

L'incident est clos.

30 Question de Mme Nahima Lanjri au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le recrutement anonyme de travailleurs au sein d'entreprises publiques telles que la SNCB et La Poste" (n° 5475)

30.01 Nahima Lanjri (CD&V): Le ministre Dupont a récemment pris des mesures pour favoriser l'emploi des groupes à risque au sein de la fonction publique. Dans la pratique, certains groupes sont de facto exclus, en raison notamment d'entraves légales.

La Poste et la SNCB ressortissent aux compétences du ministre Vande Lanotte et j'aimerais connaître les projets de ce dernier concernant ces entreprises publiques. Combien d'allochtones y sont employés? Combien de postes vacants y a-t-il eus en 2004? Quelles sont les possibilités pour 2005? Comment se passe le recrutement? Le ministre prend-il des initiatives pour favoriser le recrutement d'allochtones? S'est-il fixé des objectifs? Il a parlé tout à l'heure de quotas dans des entreprises. Le gouvernement et le politique doivent donner le bon exemple. Il y a un grand retard à résorber.

30.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): La SNCB compte sur une centaine de recrutements l'an prochain. Même s'ils seront un peu plus nombreux à La Poste, Mme Lanjri ne doit donc pas caresser des espoirs démesurés. La SNCB ne recrute jamais de personnes de nationalités extra-européennes mais La Poste applique des règles moins strictes et affirme ne pas enregistrer la nationalité de ses collaborateurs.

Etant donné que nombre d'allochtones ne sont arrivés en Belgique que dans les années 1960 et 1970, il n'est pas anormal que, proportionnellement, peu d'allochtones soient employés au sein des deux entreprises. En outre, à l'époque, les recrutements ne se déroulaient pas de manière objective. Les examens anonymes ne permettent guère aujourd'hui de mener une politique de recrutement axée sur certains groupes de la population. Une telle politique a pu être menée au sein de la police parce que, dans les écoles de police, l'anonymat des candidats était moins poussé.

Il doit être possible de tendre vers le recrutement de davantage d'allochtones sans pour autant devoir

Het incident is gesloten.

30 Vraag van mevrouw Nahima Lanjri aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de anonieme rekrutering van werknemers bij overheidsbedrijven zoals de NMBS en De Post" (nr. 5475)

30.01 Nahima Lanjri (CD&V): Minister Dupont heeft onlangs maatregelen genomen om de tewerkstelling van risicogroepen in het openbaar ambt te bevorderen. In de praktijk worden bepaalde groepen de facto uitgesloten, onder meer omwille van wettelijke belemmeringen.

De Post en de NMBS zijn een bevoegdheid van minister Vande Lanotte en van hem wil ik weten wat hij in deze overheidsbedrijven van plan is. Hoeveel allochtonen zijn er tewerkgesteld? Hoeveel vacatures waren er in 2004? Wat zijn de mogelijkheden in 2005? Hoe gebeurt de rekrutering? Neemt de minister initiatieven om de aanwerving van allochtonen te stimuleren? Heeft hij hierbij streefcijfers in gedachten? De minister sprak vroeger over quota in bedrijven. De overheid en de politiek moeten het goede voorbeeld geven. Er is een achterstand in te halen.

30.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Volgend jaar verwacht de NMBS een honderdtal rekruteringen. Hoewel er bij De Post wat meer zullen zijn, moet mevrouw Lanjri haar verwachtingen dus niet te hoog stellen. De NMBS rekruteert nooit personeelsleden met een niet-Europese nationaliteit, maar De Post hanteert minder strikte regels en beweert de nationaliteit van de medewerkers niet te registreren.

Omdat vele allochtonen pas in de jaren '60 en '70 naar België kwamen, is het niet abnormaal dat er in verhouding weinig allochtonen werkzaam zijn bij beide bedrijven. Toentertijd verliepen de rekruteringen bovendien niet objectief. De anonieme examens maken het momenteel moeilijk om een rekruteringsbeleid te voeren dat zich op bepaalde bevolkingsgroepen richt. Bij de politie was zo een beleid wel mogelijk, omdat de kandidaten minder anonimiteit hadden in de politiescholen.

Het moet mogelijk zijn om te streven naar meer allochtone aanwervingen zonder een echt quotastelsel in te voeren. Het is echter niet

recourir à un véritable système de quota. Mais il n'est pas aisé de déterminer qui doit être considéré comme allochtone.

30.03 Nahima Lanjri (CD&V): Le refus de la SNCB d'engager des collaborateurs contractuels non européens est-il bien légal ?

30.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je parlais de collaborateurs statutaires car la SNCB n'emploie presque pas de contractuels.

30.05 Nahima Lanjri (CD&V): Le ministre dispose-t-il des chiffres concernant le cadre du personnel d'ABX ?

30.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai pas demandé ces chiffres. Je présume qu'il s'agit de 300 à 400 chauffeurs, qui se trouvent en outre pour la plupart à l'étranger.

Le **président**: Ce sont tous de faux indépendants. Ce n'est pas un bon exemple.

30.07 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): C'est exact, ils sont tous indépendants. Ce sont des allochtones.

30.08 Nahima Lanjri (CD&V): On peut comprendre qu'on n'obtienne guère de résultats au cours des premières années, mais il semble que les efforts fournis par le passé pour recruter des allochtones aient été insuffisants. Des mesures peuvent être prises pour aller dans ce sens à l'avenir. A cet effet, La Poste devra tenir à jour des données concernant la nationalité de ses collaborateurs.

Les règles appliquées par le VDAB peuvent servir à déterminer qui doit être considéré comme allochtone

30.09 Johan Vande Lanotte, ministre (*En français*) Il a dit que c'était bizarre. Mais le VDAB le fait justement pour aider les allochtones.

30.10 Nahima Lanjri (CD&V): Dans l'enseignement flamand aussi, il est tenu compte du recrutement d'allochtones. Le ministre prendra-t-il les mesures nécessaires pour rendre la chose possible à la SNCB et à La Poste ? L'exemple de De Lijn est positif puisqu'on y rencontre de nombreux conducteurs allochtones. Les pouvoirs publics jouent ainsi un rôle exemplatif.

Le **président**: J'ai déposé une proposition de

eenvoudig om te bepalen wie als allochtoon moet worden beschouwd.

30.03 Nahima Lanjri (CD&V): Is de politiek van de NMBS om niet-Europeanen te weigeren als contractuele medewerkers, wel wettig?

30.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik sprak over statutaire medewerkers, want de NMBS heeft bijna geen contractuele medewerkers.

30.05 Nahima Lanjri (CD&V): Heeft de ministers cijfers over het personeelsbestand bij ABX?

30.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Die cijfers heb ik niet opgevraagd. Ik vermoed dat het om 300 à 400 chauffeurs gaat, vooral in het buitenland daarenboven.

De **voorzitter**: Het zijn allemaal schijnzelfstandigen. Dit is geen goed voorbeeld.

30.07 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*) Dat klopt, het zijn allemaal zelfstandigen. Het zijn allochtonen.

30.08 Nahima Lanjri (CD&V): Het is begrijpelijk dat er de eerste jaren niet veel resultaten te verwachten zijn, maar blijkbaar heeft men vroeger te weinig inspanningen geleverd om allochtonen te rekruteren. Men kan maatregelen nemen om dat in de toekomst wel te doen. De Post zal daartoe nationaliteitsgegevens van haar medewerkers moeten bijhouden.

Om te bepalen wie als allochtoon moet worden beschouwd, kan men de regels hanteren die door de VDAB worden gebruikt.

30.09 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*) Hij heeft gezegd dat het vreemd was, maar de VDAB doet dat precies om de allochtonen te helpen.

30.10 Nahima Lanjri (CD&V): Ook in het Vlaamse onderwijs wordt rekening gehouden met de rekrutering van allochtonen. Zal de minister de nodige voorbereidingen treffen om dit mogelijk te maken bij de NMBS en De Post? De Lijn is een positief voorbeeld, aangezien men binnen dat bedrijf vaak allochtone bestuurders kan opmerken. De overheid vervult op die manier een voorbeeldfunctie.

De **voorzitter**: Ik heb een voorstel van resolutie

résolution pour demander que les entreprises publiques fassent des bilans sociaux chaque année, afin de savoir combien de personnes elles ont engagé, de quelles catégories sociales et de quelles origines ethniques, mais aussi afin de savoir les types de formations dont elles auront besoin demain, pour donner des projections au VDAB ou à l'ORBEM. De la sorte, on peut voir chaque année quelles sont leurs dynamiques d'engagement.

Il faut qu'on ait une vision du type de personnes qui travaille dans les entreprises publiques: qui a été engagé, quels sont les contrats actuels, quels sont les examens? Cela permettrait de savoir si les gens sont passés par le Selor ou par les syndicats. Il faut qu'il y ait une dynamique sociale au sein des entreprises publiques, qui fait défaut pour le moment.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17.58.

ingediend waarin gevraagd wordt dat de overheidsbedrijven elk jaar een sociale balans zouden opmaken, zodat duidelijk is hoeveel personen ze in dienst hebben genomen, tot welke maatschappelijke categorie ze behoren en wat hun etnische oorsprong is, maar ook om te bepalen welke opleiding zij morgen nodig zullen hebben zodat de VDAB en ook de Brusselse arbeidsdienst projecties kunnen maken. Op die manier kan elk jaar de wervingsdynamiek worden blootgelegd.

Men dient een visie te hebben op het type personen dat in de overheidsbedrijven werkt: wie werd in dienst genomen, wat zijn de huidige contracten, wat zijn de examens? Zo wordt het duidelijk of de mensen via Selor dan wel via de vakbonden passeren. In de overheidsondernemingen moet een sociale dynamiek komen, momenteel ontbreekt die.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.58 uur.