



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

lundi

08-05-2006

Après-midi

maandag

08-05-2006

Namiddag

SOMMAIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

Questions et interpellation jointes de 5

- Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'ouverture de la ligne Virton-Luxembourg de la SNCB" (n° 11217)

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

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

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

INHOUD

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

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

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

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

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

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

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

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

Samengevoegde vragen en interpellatie van 5

- mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de opening van de lijn Virton-Luxemburg van de NMBS" (nr. 11217)

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

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

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

Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les cachets de la poste unilingues francophones, apposés sur des enveloppes adressées aux habitants de Bruxelles" (n° 11051)	8	Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "eentalig Franstalige poststempels op omslagen voor inwoners uit Brussel" (nr. 11051)	8
<i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques, Joseph Arens		<i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, Joseph Arens	
Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la modernisation de la ligne 162" (n° 11075)	9	Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de modernisering van lijn 162" (nr. 11075)	9
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les feux rouges brûlés par des conducteurs de train" (n° 11139)	9	Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het negeren van de seinen die op rood staan bij de spoorwegen" (nr. 11139)	9
<i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Dirk Claes au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le passé de M. Haeck en tant que commissaire du gouvernement" (n° 11203)	10	Vraag van de heer Dirk Claes aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het verleden van de heer Haeck als regeringscommissaris" (nr. 11203)	10
<i>Orateurs:</i> Dirk Claes, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Dirk Claes, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Dirk Claes au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les plans de la Loterie nationale en ce qui concerne Francorchamps pour l'année 2006" (n° 11204)	11	Vraag van de heer Dirk Claes aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de plannen van de Nationale Loterij in verband met Francorchamps voor het jaar 2006" (nr. 11204)	11
<i>Orateurs:</i> Dirk Claes, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Dirk Claes, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les caméras de surveillance installées dans les gares ferroviaires" (n° 11265)	12	- de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "veiligheidscamera's in de spoorwegstations" (nr. 11265)	12
- M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la sécurité dans les gares ferroviaires" (n° 11331)	12	- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheid van treinstations" (nr. 11331)	12
<i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Guido De Padt, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Guido De Padt, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	

- Question de Mme Véronique Ghenne au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le recrutement du personnel de La Poste" (n° 11298)
Orateurs: **Véronique Ghenne, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques
- Question de Mme Marleen Govaerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la gare ferroviaire de Saint-Trond" (n° 11303)
Orateurs: **Marleen Govaerts, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques
- Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le service de sécurité Securail" (n° 11403)
Orateurs: **Joseph Arens, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques
- Question de M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la sécurité aux passages à niveau publics, un an après l'accident grave survenu à Diepenbeek" (n° 11445)
Orateurs: **Jan Mortelmans, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques
- Question de M. Éric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la difficulté d'accès aux services philatéliques de La Poste" (n° 11507)
Orateurs: **Éric Massin, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques
- Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la limitation des traitements des managers publics" (n° 11519)
Orateurs: **Roel Deseyn, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques
- Question de Mme Inga Verhaert au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'omnibus Anvers-Nivelles" (n° 11540)
Orateurs: **Inga Verhaert, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques
- Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur
- 14 Vraag van mevrouw Véronique Ghenne aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de aanwerving van het personeel van De Post" (nr. 11298)
Sprekers: **Véronique Ghenne, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- 15 Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het treinstation van Sint-Truiden" (nr. 11303)
Sprekers: **Marleen Govaerts, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- 16 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheidsdienst Securail" (nr. 11403)
Sprekers: **Joseph Arens, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- 17 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheid aan spoorwegoverwegen een jaar na het zware ongeval te Diepenbeek" (nr. 11445)
Sprekers: **Jan Mortelmans, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- 19 Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de moeilijke toegang tot de filatelistische diensten van De Post" (nr. 11507)
Sprekers: **Éric Massin, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- 20 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het beperken van de lonen van de overheidsmanagers" (nr. 11519)
Sprekers: **Roel Deseyn, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- 21 Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de stoptrein Antwerpen-Nijvel" (nr. 11540)
Sprekers: **Inga Verhaert, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- 22 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en

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

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

Consumentenzaken over "de aangekondigde pauze in het sluiten van postkantoren" (nr. 11549)

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

Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le premier avis du service de médiation auprès de La Poste" (n° 11553)

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

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

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

Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'explosion du nombre de plaintes relatives à Taxipost" (n° 11550)

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

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

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

Questions jointes de

26 Samengevoegde vragen van 26

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

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

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

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Guido De Padt, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

27 - de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de kritiek van de Europese Commissie op de gebrekkige spoorliberalisering in België" (nr. 11564)

Spreekers: **Jef Van den Bergh, Guido De Padt, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le service ferroviaire de la SNCB en Flandre et en Wallonie en fonction des nouveaux horaires de trains qui seront appliqués à partir du 9 décembre 2006 (et ultérieurement)" (n° 11554)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

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

Spreekers: **Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la desserte de la gare de Brecht dans le cadre de la desserte de la banlieue d'Anvers" (n° 11556)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

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

Spreekers: **Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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

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

33

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

33

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

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

du

LUNDI 08 MAI 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 08 MEI 2006

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 25 par M. Francis Van den Eynde, président.

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

01.01 Valérie Déom (PS): Le Programme alimentaire mondial (PAM) a fait part de son intention de contacter les loteries nationales européennes pour leur proposer une loterie humanitaire qui permettrait aux participants de soutenir les populations en détresse tout en ayant une chance de remporter une somme modique ou un voyage pour aller visiter un projet de développement.

Sans me prononcer sur ce possible mécanisme de financement du PAM, j'aimerais savoir si la Loterie nationale belge a été contactée à ce sujet.

01.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*): À ce jour, la Loterie nationale n'a pas reçu de demande officielle du PAM. Si cette demande lui parvient, elle examinera si un tel projet entre dans le cadre de sa mission légale et de ses possibilités.

01.03 Valérie Déom (PS): La Loterie serait-elle éventuellement intéressée par un projet de loterie humanitaire, sous quelque forme que ce soit ?

01.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en*

De vergadering wordt geopend om 14.25 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

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

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

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

01.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): De Nationale Loterij heeft tot op heden geen officieel verzoek van het WFP ontvangen. Als de Loterij een dergelijk verzoek ontvangt, zal ze nagaan of het project in haar wettelijke opdracht past en binnen haar mogelijkheden ligt.

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

01.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*):

français) : La décision dans ce type de dossier ne m'appartient pas mais je vous confirme qu'il existe une sensibilité certaine à ces questions au sein de la Loterie nationale.

L'incident est clos.

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

02.01 Valérie Déom (PS) : La Loterie nationale a mis sur pied un comité d'éthique qui devrait l'aider dans sa mission délicate et complexe de canaliser le jeu et d'éviter l'élargissement du marché du jeu en général. Ce comité serait chargé d'examiner les nouveaux produits et de conseiller la Loterie sur les questions d'assuétude aux jeux.

Quelles sont les compétences de ce comité et quels sont les profils professionnels de ses membres ? Rédigera-t-il un code de jeu responsable qui impose des limites aux activités promotionnelles et aux types de jeux que la Loterie peut proposer ? Peut-il rendre des avis d'initiative et pouvez-vous le consulter ?

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en français*) : Six personnes déjà nommées siègent dans le comité. La moitié d'entre elles sont membres du conseil d'administration de la Loterie nationale, les trois autres membres sont des experts indépendants qui, chacun sur la base de leur spécialité, le droit, la sociologie ou la psychologie, peuvent émettre leur avis concernant la protection du consommateur. Ces trois experts indépendants sont Mme Evelyne Terryn, docteur en droit, professeur à la KUL, qui assure la présidence du comité, Mme Coline Ruwet, sociologue, chercheur, et M. Christian Bontinck, psychologue indépendant.

Conformément au contrat de gestion, ce comité, qui est jeune et mixte, doit veiller à ce que la Loterie nationale garantisse un comportement responsable en matière de jeu.

Le comité est chargé d'évaluer de nouveaux produits de jeu en fonction de leurs capacités à élargir le marché ou à dissuader un public cible spécifique de s'adonner aux jeux engendrant une dépendance et d'émettre des avis à ce sujet. Ceux-ci sont émis de sa propre initiative ou à la demande

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

Het incident is gesloten.

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

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

Welke bevoegdheden heeft dat comité en wat is het beroepsprofiel van zijn leden? Zal het een verantwoorde spelcode opstellen die bepaalt binnen welke grenzen de promotieactiviteiten moeten kaderen en die vaststelt welke soort spelen de Loterij mag voorstellen? Kan dat comité op eigen initiatief adviezen uitbrengen en kan u het comité raadplegen?

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

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

Het comité heeft als opdracht nieuwe spelproducten te beoordelen op de mate waarin ze tot een uitbreiding van de spel- en gokmarkt kunnen bijdragen of een specifiek doelpubliek kunnen afhouden van producten die tot spelverslaving kunnen leiden. Daarnaast moet het

du comité de direction ou du conseil d'administration de la Loterie nationale. Non contraignants, ils sont mis à la disposition du ministre de tutelle. Le rapport annuel du comité est intégré au rapport annuel de la Loterie nationale.

02.03 Valérie Déom (PS) : Je me félicite de la création de ce comité, que nous souhaitons. Son arrivée va-t-elle court-circuiter l'élargissement voulu des compétences de la Commission des jeux de hasard ou les deux projets pourront-ils exister de manière parallèle ?

02.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en français) : Ils peuvent coexister.

L'incident est clos.

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

03.01 Annick Saudoyer (PS) : Pour 2007, il est prévu de délocaliser une quarantaine d'employés de la gare de Tournai vers celle de Mons. Cette décision déforcera la gare de Tournai, la dépossédant de plus d'un tiers de son personnel. La seule présence du personnel de conduite et d'accompagnement risque de pas être suffisante pour prendre en charge une moyenne quotidienne de 6 100 voyageurs.

J'attire l'attention sur le fait que les fréquentations hebdomadaires additionnées des huit grandes gares du Hainaut occidental dépassent celles de huit gares de Mons-Borinage-Centre.

Depuis quelques années, de nombreuses petites gares ont déjà été partiellement fermées, ce qui pose problème aux personnes à mobilité réduite. À ce détricotage du service à la clientèle s'ajoute l'affaiblissement de la sécurité dû à la centralisation de la police des chemins de fer de l'arrondissement de Tournai à Mons.

Quel est votre point de vue sur la délocalisation des agents de Tournai vers Mons ?

Quels sont les arguments avancés par Infrabel pour délocaliser ces agents ?

03.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en français) : La SNCB me communique qu'elle ne

adviezen in dat verband verstrekken. Dat kan spontaan, dan wel op vraag van het directiecomité of van de raad van bestuur van de Nationale Loterij gebeuren. Die niet-bindende adviezen worden ter beschikking van de toezichhoudende minister gesteld. Het jaarverslag van het comité wordt opgenomen in het jaarverslag van de Nationale Loterij.

02.03 Valérie Déom (PS): Ik ben blij met de oprichting van dat door ons bepleite comité. Komt de gewenste verruiming van de bevoegdheden van de Kansspelcommissie nu in het gedrang door de instelling van het comité, of kunnen beide projecten co-existeren?

02.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Ze kunnen naast elkaar bestaan.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

Welke argumenten voert Infrabel in dat verband aan?

03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): De NMBS deelt me mee dat ze niet over nieuwe

dispose pas d'éléments neufs par rapport à la réponse donnée au Sénat le 7 mars à la question n° 3-1031 posée par Mme Crombé-Berton sur le même sujet (voir *Annales du Sénat*, n° 3-153, p. 31 & 32).

03.03 Annick Saudoyer (PS) : J'ai lu cette réponse : Infrabel n'a-t-elle pas l'intention de changer d'avis ?

On peut supposer que le remplacement de ces quarante personnes se fera par des personnes de la région montoise et aura une incidence pour l'emploi dans la région de Tournai.

En termes de service à la clientèle, la gare de Tournai va devenir une gare morte !

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

L'incident est clos.

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

04.01 Éric Massin (PS) : Je vous ai demandé en commission le 13 février dernier quel était le sort qui allait être réservé au centre de tri de Charleroi suite au déménagement prévu de La Poste dans le nouveau centre de tri d'Heppignies.

Vous aviez répondu que La Poste était en tractation avec plusieurs intéressés, dont la SNCB (voir *Compte rendu analytique*, n° 853, p. 9).

Aujourd'hui, il me revient que le contrat d'acquisition avec la SNCB serait en voie de finalisation.

Ce projet sera-t-il finalisé? Quelle affectation la SNCB donnera-t-elle au bâtiment? Que deviendra le bureau de poste situé dans ce centre de tri ?

04.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en français) : La Poste m'informe de ce que les négociations entamées avec les différents acquéreurs potentiels, dont la SNCB, ne sont pas encore arrivées à leur terme. Vu l'importance de la transaction immobilière, il est difficile de fixer un délai précis pour sa conclusion. La SNCB ne nous a pas donné d'informations supplémentaires.

04.03 Éric Massin (PS) : Je ne comprends pas que la SNCB refuse de répondre aux questions posées. Elle a fait une offre et sait donc l'affectation qu'elle compte donner au bâtiment et si des travaux d'aménagement sont prévus.

elementen beschikt sinds het antwoord op vraag nr. 3-1031 die mevrouw Crombé-Berton op 7 maart in de Senaat over hetzelfde onderwerp stelde (zie *Handelingen van de Senaat*, nr. 3-153, blz. 31 en 32).

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

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

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

U antwoordde toen dat De Post met verschillende geïnteresseerde partijen, waaronder de NMBS, in gesprek was (zie *Beknopt Verslag*, nr. 853, blz. 9).

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

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

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

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

04.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : La SNCB n'est qu'un des acquéreurs potentiels et ne doit donc pas donner sa position.

L'incident est clos.

05 Questions et interpellation jointes de
 - **M^{me} Dominique Tilmans** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'ouverture de la ligne Virton-Luxembourg de la SNCB" (n° 11217)
 - **M^{me} Dominique Tilmans** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le désengorgement des trains à destination de Luxembourg" (n° 11041)
 - **M. Joseph Arens** au secrétaire d'État adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la ligne 165" (n° 835)

05.01 Dominique Tilmans (MR) : Selon l'article 31 du contrat de gestion de la SNCB, la société devait faire rapport à l'État belge sur des lignes transfrontalières, comme la 165 et la 167 (Virton-Athus et Virton-Rodange), dont la réouverture a été approuvée par son comité de direction le 20 décembre. Cette réouverture est conditionnée par la couverture des coûts du déficit d'exploitation par les pouvoirs publics belges et luxembourgeois.

Du côté luxembourgeois, les CFL devaient présenter le projet à leur gouvernement, mais il semblerait que la SNCB ne soit toujours pas informée des réactions du gouvernement luxembourgeois.

A-t-on davantage d'informations sur l'évolution de ce dossier ? Quand peut-on espérer le voir aboutir ? Le groupe de travail avec le Luxembourg pour l'ouverture de ces lignes s'est-il déjà réuni, et avec quel résultat ? Le Grand-duché est-il toujours demandeur de la liaison ?

J'en viens à ma seconde question. L'ouverture de ces lignes est nécessaire non seulement pour la province, mais aussi pour les transfrontaliers (30 000) qui passent la frontière tous les jours. Lors d'un récent comptage à Arlon, le nombre de voyageurs vers le Luxembourg est passé de 750 à 1 200 (de septembre et décembre 2005).

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

Het incident is gesloten.

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

05.01 Dominique Tilmans (MR) : Luidens artikel 31 van het beheerscontract diende de NMBS de Belgische overheid verslag uit te brengen over grensoverschrijdende lijnen, zoals de lijnen 165 en 167 (Virton-Athus en Virton-Rodange). Op 20 december heeft het directiecomité van de NMBS beslist die lijnen opnieuw in gebruik te nemen, op voorwaarde dat de Belgische en de Luxemburgse overheid bereid zijn om het exploitatietekort bij te passen.

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

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

Ik kom nu tot mijn tweede vraag. De ingebruikneming van die lijnen is niet alleen noodzakelijk voor de provincie Luxemburg, maar ook voor de 30 000 werknemers die dagelijks aan de andere kant van de grens gaan werken. Bij een recente telling in het station van Aarlen werd vastgesteld dat het aantal reizigers met bestemming Luxemburg tussen september en december 2005 van 750 naar 1 200 is gestegen.

Le 22 février, en réponse à ma question sur le désengorgement des trains vers le Luxembourg, vous m'aviez répondu que l'offre était suffisante (voir *Compte rendu analytique*, n° 868, p. 13). Renseignements pris auprès des accompagnateurs de train et passagers de cette ligne, il apparaît qu'aux heures de pointe, ces trains sont bondés et qu'il est impossible de s'asseoir.

La réouverture de ces lignes aura-t-elle bien lieu, comme prévu, en décembre 2006 ?

Ne pourrait-on envisager, en cas d'arbitrage financier, une solution minimaliste ?

En outre, il ne faut pas jumeler ce projet avec Eurocap-Rail, car il s'agit de deux projets différents, et parce que cela retarderait le développement de la ligne Virton-Luxembourg. Se rendre au Luxembourg ou en revenir est aujourd'hui la quadrature du cercle avec les travaux sur la E411.

05.02 Joseph Arens (cdH) : Je ne déposerai pas de motion à la suite de mon interpellation.

Le 13 février dernier, je vous interrogeais déjà sur l'avenir de la ligne 165 (voir *Compte rendu analytique*, n° 853, p. 21). Je l'avais fait auparavant avec votre prédécesseur.

Vous constatez à ce moment-là que l'étude sur la faisabilité d'une série de relations transfrontalières (de et vers le Luxembourg) démontrait un réel potentiel pour la réouverture de ces relations. Il appartenait aux pouvoirs publics de proposer un budget à l'exécution de ces propositions. Du côté grand-ducal, ils s'étaient engagés à mettre du matériel roulant sur les rails ; il ne manque donc que l'accord du gouvernement belge.

Nous avons une promesse de réouverture pour la mi-mai 2006. Nous voilà à l'échéance ; où en est ce dossier ?

Le gouvernement belge a-t-il examiné ce projet, et avec quel résultat ? Où en sont les discussions avec le gouvernement luxembourgeois ?

05.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en français) : Le dossier du projet de réouverture des lignes 165 et 167 a été réceptionné par mon

Op 22 februari jongstleden heeft u mij op mijn vraag in verband met de overvolle treinen naar Luxemburg geantwoord dat het aanbod voldoende was (zie *Beknopt Verslag*, nr. 868, blz. 13). Uit een ondervraging van de treinbegeleiders en reizigers op die lijn blijkt echter dat die treinen tijdens de spitsuren eivol zitten en dat het onmogelijk is een zitplaats te bemachtigen.

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

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

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

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

Op 13 februari jongstleden vroeg ik u al wat er met lijn 165 zou gebeuren (cf. *Beknopt Verslag*, nr. 853, blz. 21). Ook uw voorganger heb ik hierover vragen gesteld.

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

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

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

05.03 Staatssecretris Bruno Tuybens (Frans): Het dossier over de eventuele heropening van de lijnen 165 en 167 werd aan mijn kabinet bezorgd en zal

cabinet et le gouvernement l'examinera avant l'été.

nog voor de zomer door de regering onderzocht worden.

Le 20 mars dernier, une réunion bilatérale entre la Belgique et le Luxembourg s'est tenue sur le sujet. Le Luxembourg a rappelé son désir de voir aboutir au plus vite le projet préparé par la SNCB et les CFL. La délégation belge a signalé deux problèmes à résoudre : celui de la méthode de calcul des coûts réclamés par les CFL pour la desserte de Virton, et celui de la tarification transfrontalière pour favoriser les voyages sur de courtes distances.

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

La délégation luxembourgeoise a accepté de rediscuter ces points. Par ailleurs, la SNCB ne dispose que de l'engagement de principe des communes concernées sur une participation financière dans la réouverture des points d'arrêt. La réouverture du trafic sera fonction de la résolution des questions en suspens.

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

Pour le train vers Luxembourg, la mise en service en 2003-2004 de voitures à double étage a augmenté la capacité de places assises de plus de 25 %. Précédemment, il n'y a pas eu de hausse significative de voyageurs sur le tronçon Libramont-Luxembourg, malgré une capacité suffisante depuis décembre 2003.

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

Vu l'accroissement des capacités et l'expérience précédente, la SNCB estime que l'offre actuelle présente des réserves permettant de résoudre les problèmes dans cette région.

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

La SNCB suivra toutefois l'évolution et augmentera la capacité si le besoin s'en fait sentir.

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

05.04 Dominique Tilmans (MR) : Vous dites que l'ouverture de cette ligne dépend des solutions aux questions en suspens. Lesquelles ?

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

Fin mai, une ligne Ostende-Lille sera mise en service, sans étude préalable. Deux poids, deux mesures ? L'on ouvre rapidement une ligne transfrontalière en Région flamande alors que la mise en service depuis longtemps demandée vers le Luxembourg ne se matérialise pas très vite ...

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

Sur la capacité, vous me répondez comme en février. Or, la situation n'est pas la même entre la phase des travaux Libramont et celle du Sud

Wat de capaciteit betreft, geeft u mij hetzelfde antwoord als in februari. Maar de situatie tijdens de werken in Libramont is niet dezelfde als tijdens de

aujourd'hui. Actuellement, les navetteurs doivent y voyager debout !

fase van de werken in het zuiden van Luxemburg nu. Momenteel moeten de pendelaars rechtstaan in de trein!

05.05 Joseph Arens (cdH) : Nous allons vers une solution et une réouverture des lignes. Il ne subsiste plus qu'un problème de méthodologie et de calcul tarifaire. Je n'ai cependant pas bien compris ce que vous entendez par une participation des communes.

05.05 Joseph Arens (cdH): De oplossing is in zicht en een heropening van de lijnen kondigt zich aan. Er bestaat alleen nog een probleem inzake de methodologie en de tariefberekening. Ik heb echter niet goed begrepen wat u onder een deelname van de gemeenten verstaat.

06 Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les cachets de la poste unilingues francophones, apposés sur des enveloppes adressées aux habitants de Bruxelles" (n° 11051)

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

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

06.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Op 19 oktober 2005 stelde ik een schriftelijke vraag over het feit dat een omslag van het Vlaams Parlement, gepost door een Brussels lid van dat Parlement, naar een Nederlandstalig gezin in Schaerbeek werd teruggestuurd met een eentalig Franse vermelding. In het antwoord op mijn eerste vraag gaf de staatssecretaris toe dat het om een administratieve vergissing ging en dat de nodige instructies werden gegeven om dit in de toekomst te vermijden. Op 23 december 2005 stelde ik opnieuw een schriftelijke vraag over het feit dat een Vlaming in Voeren vanuit Brussel post ontving met een eentalige Franse stempel. Ondertussen heeft de Vaste Commissie voor Taaltoezicht hierover al een advies geformuleerd. De VCT meent dat in beide gevallen een tweetalige stempel moest worden gebruikt. Is De Post van plan met dit advies rekening te houden en maatregelen te treffen in die zin?

06.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La Poste confirme qu'elle utilisera dorénavant des cachets bilingues à Bruxelles X conformément aux lois coordonnées du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues et à l'avis du 23 février 2006 de la CPCL.

06.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De Post bevestigt dat zij in Brussel X voortaan tweetalige stempels zal gebruiken, overeenkomstig de wet van 18 juli 1966 op de gecoördineerde taalwetgeving en het advies van 23 februari 2006 van de VCT.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, le ministre peut-il répondre aux questions évoquées dans les répliques aux réponses qu'il a données à la suite de la question et de l'interpellation de tout à l'heure ?

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

06.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en*

06.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*):

français) : Je veux bien y revenir.

Dans le cas de la ligne Ostende-Lille, évoquée par Mme Tilmans, il ne s'agit que d'un test. Ce que vous demandez dans votre question relève d'une ligne structurelle.

Pour répondre à M. Arens, la participation demandée aux communes est d'ordre financier dans le cadre de la réouverture des points d'arrêts. Je peux vous communiquer les réponses données par le groupe SNCB.

06.05 Dominique Tilmans : Je tiens à souligner que la capacité actuelle des trains représente un gros problème.

L'incident est clos.

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

07.01 Joseph Arens (cdH): Vous avez annoncé, début décembre, que le projet de modernisation de la ligne 162 serait financé par un emprunt contracté par la SNCB Holding. Vous avez organisé des groupes de travail afin de mettre au point le montage financier le plus adéquat. Où en sont ces travaux ? Qu'en est-il de l'évolution des négociations avec le Grand-Duché de Luxembourg et du projet de modernisation de la ligne 162 ?

07.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Les questions techniques ont été résolues. La rédaction des contrats est en cours. Les dispositions reflèteront exactement les éléments de la décision prise en comité de concertation État-Régions du 7 décembre 2005.

07.03 Joseph Arens (cdH): Je comprends que le projet évolue et que la modernisation de la ligne 162 pourra se concrétiser.

L'incident est clos.

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

08.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) :

Daar wil ik best op terugkomen.

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

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

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

Het incident is gesloten.

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

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

07.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): De technische problemen zijn opgelost. De contracten worden thans uitgewerkt. De bepalingen zullen worden opgesteld in overeenstemming met de beslissing die op 7 december 2005 door het overlegcomité van de overheid en de Gewesten werd genomen.

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

Het incident is gesloten.

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

08.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang):

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

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

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le premier système de sécurité destiné à prévenir des erreurs humaines - le dispositif « crocodile » - ne pouvait être réalisé que pour deux des trois signaux. Étant donné qu'un feu jaune précède un feu rouge et que la distance de freinage des trains est longue, on a choisi le vert et le jaune.

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

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

08.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : J'espère que le secrétaire d'État fera en sorte d'assurer dès que possible une couverture

Volgens cijfers van de NMBS negeren steeds meer treinen een rood sein. Vaak zou het om een menselijke fout gaan. Het veiligheidssysteem Krokodil, dat bijna 92 procent van het spoorwegnet regelt, geeft bij een groen en geel sein een visuele en auditieve waarschuwing aan de bestuurder. Die moet bevestigen dat hij het sein heeft opgemerkt, zoniet wordt de trein gestopt. Bij een rood sein zou er hiervan echter geen sprake zijn. Klopt dat? Wat is de logica?

Als een bestuurder een rood sein negeert, kan het seinhuis dan per gsm contact met hem opnemen? Is het hele spoorwegnet ondertussen bereikbaar via gsm?

08.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : Het eerste veiligheidssysteem om menselijke fouten te voorkomen, het zogenaamde Borstelkrokodil, kon slechts worden gerealiseerd voor twee van de drie signalen. Aangezien een geel sein een rood sein voorafgaat en treinen een lange remafstand hebben, werd voor groen en geel geselecteerd.

Ons spoorwegnet is zo georganiseerd dat de meeste signalen groen licht tonen. Het voorbijrijden van een groen sein moet worden doorgegeven aan de stuurpost ter controle. Op termijn zal de signalisatie worden uitgebreid tot elk stopsein. Er zijn momenteel twee systemen in gebruik. Naast het systeem Borstelkrokodil dekt TBL-1 13 procent van het spoorwegnet en zorgt voor een automatische noodstop bij het voorbijrijden van een rood sein. Vanaf 2007 wordt het verbeterde TBL-plus over het hele net ingevoerd. Tegen 2009 zal de helft van het net zijn aangepast, wat staat voor 80 procent van de treinen, en tegen 2012 het hele spoorwegnet. Een rood sein negeren zal dan automatisch leiden tot een noodstop. Hetzelfde geldt voor een trein die sneller dan 40 km per uur rijdt op 300 meter voor een gesloten sein.

Wat de gsm betreft kiest de NMBS haar leverancier onder meer op basis van het percentage dekking van het spoorwegnet. De huidige leverancier deed zware inspanningen en Infrabel zal zelf een gsm-systeem uitbouwen voor het hele spoorwegnet. Een wetsontwerp wordt binnenkort ingediend.

08.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Ik hoop dat men zo snel mogelijk werk maakt van de complete gsm-dekking, want dat kan van pas

intégrale du réseau ferroviaire par un fournisseur de téléphonie mobile car c'est-là un élément essentiel de la prévention des accidents.

L'incident est clos.

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

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

09.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : M. Haeck exerce encore la fonction de commissaire du gouvernement pour le ministre du Budget auprès de la Loterie nationale. Il n'est nullement question d'incompatibilité légale. D'autres administrateurs délégués exercent également une fonction dans d'autres entreprises publiques à la demande du gouvernement. M. Haeck perçoit, en sa qualité de commissaire du gouvernement, une rémunération forfaitaire de 15 000 euros par an et 500 euros par réunion du conseil d'administration.

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

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

komen bij de preventie van ongevallen.

Het incident is gesloten.

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

09.01 Dirk Claes (CD&V): De staatssecretaris heeft onlangs de lonen van overheidsmanagers, onder wie de heer Haeck, bekend gemaakt. Vóór zijn benoeming bij de NMBS zou hij commissaris geweest zijn bij de Nationale Loterij. Wanneer heeft hij daar zijn functie neergelegd? Wat was daar zijn verantwoordelijkheid? Heeft de heer Haeck zijn topfunctie gecumuleerd met taken in andere overheidsbedrijven? Waarom trad de staatssecretaris daar niet tegen op? Wat verdiende de heer Haeck met de nevenfuncties? Wie heeft de heer Haeck opgevolgd als commissaris?

09.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De heer Haeck is nog steeds regeringscommissaris voor de minister van Begroting bij de Nationale Loterij. Er is geen sprake van een wettelijke onverenigbaarheid. Ook andere gedelegeerd bestuurders oefenen in opdracht van de regering een functie uit bij andere overheidsbedrijven. De heer Haeck krijgt als regeringscommissaris een forfaitaire bezoldiging van 15 000 euro per jaar en 500 euro per vergadering van de raad van bestuur.

09.03 Dirk Claes (CD&V): Ik verwachtte van de staatssecretaris ook hier een meer ethische opstelling. Een overheidsmanager zou vrij moeten zijn van andere taken. De taak bij de NMBS is meer dan een voltijdse job. Het slaat werkelijk alles dat er een discussie gevoerd wordt over lonen, maar dat men via allerlei postjes nog kan bijverdienen.

09.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Ik ben het daar niet mee eens. Een mix van expertise en knowhow in de raad van bestuur van een overheidsbedrijf is belangrijk.

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

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

L'incident est clos.

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

10.01 Dirk Claes (CD&V) : Lors du Grand Prix de Francorchamps, en 2005, la Loterie nationale a loué pendant trois jours une loge à 75 000 euros hors TVA, destinée à servir de stimulant commercial pour ses points de vente et ses partenaires commerciaux. Que fera la Loterie nationale en 2006 ? Quelles activités envisage-t-elle et quels montants sont en jeux ?

10.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La Loterie nationale loue une loge sur le circuit entre le 1^{er} février 2006 et le 31 janvier 2007. Elle l'utilise dans le cadre de stimulants commerciaux pour ses points de vente. Le loyer total se monte à 125 000 euros, hors TVA.

10.03 Dirk Claes (CD&V) : Il se peut que la Loterie nationale ait besoin de cette loge pour des stimulants mais le montant passe de 75 000 euros à 125 000 euros alors qu'il n'y aura pas de Grand Prix cette année.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

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

09.05 Dirk Claes (CD&V) : Als men nog eens een lijstje maakt met de lonen van topmanagers bij de overheid, vermeldt men voortaan ook beter de bijverdiensten. Wat zijn de exacte verantwoordelijkheden van de heer Haeck bij de Nationale Loterij?

09.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : Ik mag aannemen dat de heer Claes weet wat een regeringscommissaris doet.

Het incident is gesloten.

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

10.01 Dirk Claes (CD&V) : De Nationale Loterij huurde in 2005 tijdens de Grote Prijs van Francorchamps gedurende drie dagen een loge voor 75 000 euro, exclusief BTW, als commerciële incentive voor verkooppunten en commerciële partners. Wat zal de Nationale Loterij doen in 2006? Om welke activiteiten en bedragen gaat het?

10.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : De Nationale Loterij huurt tussen 1 februari 2006 en 31 januari 2007 een loge op het circuit. De loge wordt gebruikt in het kader van commerciële incentives voor de verkooppunten van de Nationale Loterij. Het totale huurbedrag bedraagt 125 000 euro, exclusief BTW.

10.03 Dirk Claes (CD&V) : Het kan dat de Nationale Loterij dit nodig heeft voor incentives, maar in een jaar zonder Grand Prix stijgt het bedrag dus van 75 000 naar 125 000 euro.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

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

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

11.02 Guido De Padt (VLD) : Contrairement à M. Van den Eynde, je ne suis pas sujet à l'angoisse et je ne souhaite pas éveiller ce type de sentiment. Un meurtre tout aussi insensé commis dans ma ville est passé beaucoup plus inaperçu. Le drame de la gare Centrale doit nous inciter à la réflexion, entre autres à propos de ses répercussions possibles sur l'utilisation du train. En effet, les pouvoirs publics veulent promouvoir le rail. Les services judiciaires et de police doivent d'abord accomplir leur tâche, mais il convient aussi que la SNCB prenne des initiatives. Ainsi, en matière de sécurité, la société doit-elle contracter à l'égard des usagers du rail une obligation de résultats ou de moyens ?

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

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

La SNCB ne dispose pas d'informations sur la nature et sur le nombre de faits punissables

11.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Bij de recente moord in het Brusselse Centraal Station hebben de talrijke camera's niet echt overtuigend materiaal opgeleverd. De beelden waren onduidelijk. Het Centraal Station is het minst onveilige Brusselse station. Camera's moeten behoorlijk werken. Wat wil de staatssecretaris hieraan doen? Worden er in de toekomst biometrische camera's ingezet?

11.02 Guido De Padt (VLD): Anders dan de heer Van den Eynde ben ik niet behept met angstgevoelens en wens ik die ook niet aan te wakkeren. Een even zinloze moord in mijn stad kreeg veel minder aandacht. Het incident in het Centraal Station moet ons aanzetten tot reflectie, onder meer over de mogelijke repercussies op het treingebruik. De overheid wil immers treingebruik bevorderen. Gerechtelijke en politionele diensten moeten in de eerste plaats hun werk doen, maar ook de NMBS moet initiatieven nemen. Moet de maatschappij bijvoorbeeld inzake veiligheid aan de treingebruiker een resultaats- of een middelenverbintenis bieden?

Heeft de staatssecretaris cijfers over het aantal en de aard van de misdrijven in de belangrijkste treinstations? Hoe zijn die cijfers de laatste jaren geëvolueerd? Worden er regelmatig veiligheidsaudits uitgevoerd in die stations en wat zijn daar dan de resultaten van? Hoe veel geld wordt er jaarlijks vrijgemaakt voor de veiligheid in de stations?

11.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Het huidige camerasysteem werd in 2003-2004 geïnstalleerd in het kader van de renovatiewerken aan het Centraal Station. De technische kenmerken van de camera's en hun inplanting moeten voldoen aan een algemene behoefte aan toezicht. De camera's geven een totaalbeeld van de plaats. De toekomstige systemen, die nu ter studie zijn, zullen niet alleen voor algemene observatie bruikbaar moeten zijn, maar ook voor signalement en identificatie van personen. Zo een systeem werd reeds met succes uitgetest in het station van Ottignies en zal in het kader van het project Malaga ook geïnstalleerd worden in 50 risicostations, waaronder uiteraard Brussel Centraal.

De NMBS beschikt niet over informatie over de

commis dans les gares, ni dès lors sur leur évolution. Ce point relève de la compétence de la police et je renvoie donc l'auteur de la question au ministre de l'Intérieur.

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

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

aard en het aantal strafbare feiten die in treinstations plaatsvinden en evenmin over de evolutie hierin. Dit behoort tot de bevoegdheid van de politie. Ik verwijs de vraagsteller dan ook naar de minister van Binnenlandse Zaken.

In het kader van het samenwerkingsverband tussen de politie en de NMBS wordt er aandacht besteed aan de evaluatie van de criminologische en criminogene fenomenen.

De personeels- en werkingskosten van Securail, alsook het materiaal van de controlekamer, wordt gefinancierd door de Staat. In 2005 werd daar 14,75 miljoen euro aan besteed.

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

11.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Met de heer De Padt betreur ik dat de moord in Geraardsbergen niet meer in de actualiteit is geweest, maar dat ligt niet aan mij. Ik ben dan misschien iemand die zichzelf fobieën aanpraat, maar ik kan de heer De Padt verzekeren dat het Zuidstation na 22 uur, wanneer het politiekantoor en de handelszaken gesloten zijn, geen geruststellende aanblik biedt. Onlangs ben ik nog moeten tussenbeide komen toen een – overigens allochtoon – meisje er lastiggevallen werd.

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

11.05 Guido De Padt (VLD): Hoe reëel het onveiligheidsgevoel en bepaalde feiten ook zijn, dit is geen excuus om ongenuanceerd over deze problematiek te spreken.

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

Dat de NMBS mij naar de minister van Binnenlandse Zaken verwijst, vind ik maar minnetjes. De spoormaatschappij zou toch informatie moeten hebben over feiten gepleegd in de stations. Anders kan ze niet antwoorden op de gerechtvaardigde vragen van de reizigers over de veiligheidssituatie.

11.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Dans ma réponse, j'ai voulu clairement circonscrire les domaines de compétences des uns et des autres. Les attributions de Securail ont été nettement délimitées et elles diffèrent de celles de la police ferroviaire et des autres services de police. À mon sens, la constitution par la SNCB de dossiers propres et parallèles à propos des délits commis dans ses bâtiments ne serait pas une bonne chose. Il s'agit du reste de bâtiments publics pour lesquels la police ferroviaire est compétente.

11.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Ik wilde in mijn antwoord een duidelijke lijn trekken tussen de onderscheiden bevoegdheden. De bevoegdheden van Securail zijn duidelijk omlijnd en verschillen van die van de spoorwegpolitie en van de andere politiediensten. Het zou mijns inziens geen goede zaak zijn als de NMBS eigen, parallelle dossiers zou bijhouden over de misdrijven in haar gebouwen. Het gaat overigens om openbare gebouwen waarvoor de spoorwegpolitie bevoegd is.

11.07 Guido De Padt (VLD) : Je ne plaide pas non plus en faveur d'une telle démarche. En

11.07 Guido De Padt (VLD): Daar pleit ik ook niet voor. Ik vind wel dat de NMBS een analyse moet

revanche, j'estime que la SNCB doit pouvoir analyser la situation du point de vue de la sécurité, afin qu'elle puisse y apporter une réponse adéquate.

L'incident est clos.

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

12.01 Véronique Ghenne (PS) : Les entreprises publiques autonomes recrutent et emploient leurs travailleurs en vertu du cadre et du statut du personnel arrêtés par le conseil d'administration ou par le Roi. Elles peuvent également recruter et employer du personnel en vertu d'un contrat de travail soumis à la loi du 3 juillet 1978 afin de répondre à des besoins exceptionnels, d'exécuter des tâches pour lesquelles une haute qualification est requise, de remplacer des travailleurs temporairement absents ou d'accomplir des tâches auxiliaires spécifiques.

Quel est le cadre organique de la Poste, ventilé selon les degrés de la hiérarchie ? Quelle est la localisation des emplois du cadre ? Combien la Poste emploie-t-elle de contractuels dans les critères prévus par la loi ? Quand a eu lieu le dernier concours de recrutement de personnel statutaire pour les cinq niveaux prévus par les statuts ? Quand aura lieu le prochain ?

12.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Pour répondre à votre question relative au personnel de la Poste, voici les chiffres de mars 2006 :

- niveau 1 : 1 622 personnes pour le cadre et 1 207 pour l'effectif ;
- niveau 2+ : 555 personnes pour le cadre et 301 pour l'effectif ;
- niveau 2 : 11 241 personnes pour le cadre et 9 436 pour l'effectif ;
- niveau 3 : 1 399 personnes pour le cadre et 979 pour l'effectif ;
- niveau 4 : 28 455 personnes pour le cadre et 26 417 pour l'effectif ;

soit en tout 43 272 personnes pour le cadre et 38 340 pour l'effectif. Les emplois du cadre de niveau 2 reprennent également les sous-percepteurs et sous-percepteurs principaux. Les contractuels non barémiques sont intégrés dans ce tableau récapitulatif.

La Poste ne dispose pas de données relatives à la

kunnen maken van de veiligheidssituatie, zodat zij daarop kan inspelen.

Het incident is gesloten.

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

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

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

12.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*) : In antwoord op uw vraag over het personeel van De Post kan ik u de cijfers van maart 2006 meedelen :

- niveau 1: 1 622 plaatsen volgens de personeelsformatie en 1 207 mensen in dienst ;
- niveau 2+: 555 plaatsen volgens de personeelsformatie en 301 mensen in dienst ;
- niveau 2: 11 241 plaatsen volgens de personeelsformatie en 9 436 personen in dienst ;
- niveau 3: 1 399 plaatsen volgens de personeelsformatie en 979 personen in dienst ;
- niveau 4: 28 455 plaatsen volgens de personeelsformatie en 26 417 personen in dienst ;

hetzij in totaal 43 272 plaatsen volgens de personeelsformatie en een werkelijk bestand van 38 340 personen. De graden van onderontvanger en eerstaanwezend onderontvanger behoren eveneens tot de formatie van niveau 2. De niet-baremieke contractuele personeelsleden zijn in deze overzichtstabel opgenomen.

De Post beschikt niet over gegevens inzake de

localisation des emplois.

Son personnel compte 11 008 contractuels mais l'entreprise est dans l'impossibilité matérielle de fournir le relevé des raisons de l'embauche pour chacun d'entre eux.

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

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

L'incident est clos.

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

13.01 Marleen Govaerts (Vlaams Belang) : Bien que les bancs pour la gare de Saint-Trond aient déjà été commandés avant le mois de juin 2005, ils n'ont toujours pas été installés. Le ministre avait toutefois répondu à une question antérieure à ce sujet qu'il devait être procédé à l'installation dans le courant du premier trimestre 2006.

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

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

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

13.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : C'est le résultat d'une adjudication européenne obligatoire lancée par la SNCB Holding.

L'incident est clos.

14 Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la

lokalisering van de functies.

De Post stelt in totaal 11 008 contractuele personeelsleden tewerk; het is voor het bedrijf materieel onmogelijk een overzicht te geven van de redenen die tot hun aanwerving hebben geleid.

De proef voor het laatste wervingsexamen voor niveau 4 vond op 15 januari 2000 plaats.

Tot slot heeft De Post momenteel geen plannen om een wervingsexamen voor statutair personeel te organiseren.

Het incident is gesloten.

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

13.01 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Hoewel de zitbanken voor het station van Sint-Truiden al vóór juni 2005 werden besteld, zijn ze nog altijd niet geplaatst. Op een eerdere vraag hierover antwoordde de minister nochtans dat de plaatsing in het eerste kwartaal van 2006 zou gebeuren.

Waarom is de vertraging te wijten? Wanneer zullen de banken eindelijk worden geplaatst? Wat is de kostprijs? Zijn er nog Belgische stations die ook op hun banken wachten?

13.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De banken zijn besteld bij een Italiaanse firma en hadden vorige week geleverd moeten worden. Door technische problemen in de productie heeft de levering echter vertraging opgelopen. De banken zullen worden geplaatst in de loop van de volgende weken.

13.03 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Waarom werden de banken bij een Italiaanse firma besteld?

13.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Dat is het resultaat van de verplichte Europese aanbesteding die de NMBS-Holding heeft uitgeschreven.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en

consommation sur "le service de sécurité Securail" (n° 11403)

14.01 Joseph Arens (cdH) : Le service de gardiennage du groupe SNCB, B-Security devenu Securail depuis décembre 2005, a pour mission la sécurisation des voyageurs, du personnel et la protection des lieux accessibles au public. Ses membres peuvent rédiger des procès-verbaux pour des infractions à la législation sur les chemins de fer.

Des mesures visant à renforcer la sécurité dans les gares et les trains viennent d'être adoptées.

De combien d'agents de sécurité Securail dispose-t-il actuellement ?

Combien sont affectés à la surveillance dans les gares et combien à la surveillance dans les trains ?

Comment la collaboration de Securail avec la police se matérialise-t-elle ?

14.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Les membres de Securail sont répartis comme suit :

- membres affectés aux brigades des gares : 290 agents;
 - membres affectés à la surveillance des trains : 14 agents centralisés à Bruxelles;
 - membres affectés aux centrales d'appel : 9 agents;
 - direction opérationnelle logistique : 6 personnes.
- Ceci représente un total de 319 personnes.

Dans l'accord social 2006-2007, il a été convenu d'augmenter l'effectif des brigades Securail de 50 personnes à partir de 2007. J'ai obtenu l'accord du gouvernement pour accélérer l'arrivée de ces personnes supplémentaires sur le terrain.

La collaboration avec la police des chemins de fer (SPC) de la police fédérale est prévue dans le protocole d'accord conclu entre les dirigeants de la police fédérale et le service de sécurité des chemins de fer Securail. Celui-ci en fixe les modalités d'intervention et de collaboration.

Securail mène actuellement une démarche auprès des autorités policières de chaque arrondissement judiciaire afin de les impliquer dans une structure d'échange d'informations entre les différents services judiciaires, de police et de sécurité, concernant la sécurité dans les chemins de fer.

14.03 Joseph Arens (cdH) : Y a-t-il déjà des

Consumentenzaken over "de veiligheidsdienst Securail" (nr. 11403)

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

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

Hoeveel veiligheidsagenten kan Securail momenteel inzetten?

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

Hoe verloopt de samenwerking tussen Securail en de politie concreet?

14.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*) : Het personeel van Securail is als volgt verdeeld:

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

Dat brengt ons op een totaal van 319 personen.

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

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

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

14.03 Joseph Arens (cdH) : Worden er reeds in

agents dans chaque gare ?

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

14.05 Joseph Arens (cdH): Il n'est donc pas possible d'en avoir dans chaque gare ?

14.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*): Des problèmes ne se posent que dans quelques dizaines de gares.

L'incident est clos.

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

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

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

15.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Après l'accident de Diepenbeek, Infrabel a arrêté, à la demande de M. Landuyt, un plan d'action destiné à améliorer la sécurité aux passages à niveau. Le plan a été présenté au ministre fin juin 2005. À la suite de ce plan d'action, trente-huit passages à niveau ont déjà été supprimés en 2005 et une dizaine à ce jour en 2006. Le projet relatif à la suppression de treize passages à niveau supplémentaires a été soumis à

elk station agenten ingezet?

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

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

14.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Er doen zich slechts in enkele tientallen stations problemen voor.

Het incident is gesloten.

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

15.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Bij een ongeval op een overweg in Diepenbeek kwamen in 2005 vijf jonge mensen om het leven. Dat ongeval was de aanleiding voor dure beloftes over het verbeteren van de veiligheid van de spooroverwegen. Tegen eind juni 2005 zou er een actieplan worden opgesteld om de overwegen in ons land veiliger te maken of zelfs af te schaffen. Ook zou er een sensibiliseringscampagne komen over het oversteken van overwegen.

Hoe staat het ondertussen met die plannen voor veiliger overwegen? Wat is er al gerealiseerd en wat moet er nog gebeuren? Welke infrastructuurmiddelen worden gebruikt om de veiligheid te vergroten? Werden de overwegen van categorie 2 of lager opgewaardeerd naar categorie 1? Is het correct dat de regio Dendermonde nog een jaar moet wachten op maatregelen? Is dat misschien het geval voor het hele land?

15.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Na het ongeval in Diepenbeek heeft Infrabel op verzoek van minister Landuyt een actieplan opgesteld om de veiligheid van de overwegen te verhogen. Het plan werd eind juni 2005 aan de minister voorgesteld. Als gevolg van het actieplan werden in 2005 al 38 overwegen afgeschaft en in 2006 totnogtoe een tiental. Het ontwerp voor de afschaffing van nog eens dertien overwegen is voorgelegd voor openbaar

enquête publique. En outre, deux arrêtés royaux visant à supprimer des passages à niveau ont été demandés.

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

onderzoek. Daarnaast zijn er nog twee KB's ter afschaffing aangevraagd.

Alle overwegen van derde en vierde categorie buiten de havengebieden en met een referentiesnelheid hoger dan 70 km/uur werden onderzocht.

Infrabel werkt samen met het BIVV een sensibiliseringscampagne uit voor 2006 en 2007. De campagnes worden gevoerd in de buurt van zeventig overwegen die zijn gekozen op basis van de verkeersdensiteit en het aantal vastgestelde ongevallen.

Infrabel tracht zoveel mogelijk overwegen af te schaffen en de veiligheid van de andere te verbeteren. Overwegen omzetten naar eerste categorie is geen oplossing, aangezien daardoor voertuigen kunnen worden ingesloten en de sluitingstijd verhoogt. Er kunnen ook camera's worden geplaatst. Meer dan 90 procent van de openbare overwegen is uitgerust met signalisatie, zo onveilig is de situatie dus niet.

Op het grondgebied van de stad Dendermonde zijn er achttien overwegen, waarvan één van derde categorie. Infrabel overweegt om die overweg af te schaffen of uit te rusten met halve slagbomen.

15.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Elk jaar worden er meer overwegen gesloten, maar tegen het huidige tempo zal het nog erg lang duren vooraleer alle problemen zijn opgelost.

Ik pleit ervoor om spooroverwegen waar mogelijk op te nemen in de eerste categorie. Indien men ingesloten wordt, moet men de wagen snel verlaten.

De staatssecretaris zei dat er sensibiliseringscampagnes zouden komen in 2006 en 2007, maar ik heb daar nog niets van gemerkt.

Het incident is gesloten.

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

16.01 **Éric Massin** (PS): Les philatélistes rencontrent des difficultés pour accéder aux timbres de collection, en raison de la limitation du nombre de guichets et de la brièveté de la mise à disposition des nouveaux produits.

Avez-vous l'inventaire des services philatéliques de La Poste et leur répartition géographique ? De quelle manière ces services sont-ils décentralisés ?

Le musée de La Poste, anciennement situé place du Sablon à Bruxelles, a fermé ses portes. Un nouveau lieu d'implantation a-t-il été trouvé ? La question d'un de mes collègues, sans réponse après neuf mois, nous faisait part du choix du site de l'imprimerie postale de Malines. Si c'est le cas, je m'associe aux préoccupations quant à la fréquentation des lieux.

Dispose-t-on de statistiques à ce sujet ? L'accès aux collections, à supposer que Malines soit confirmé, sera-t-il facilité pour les francophones par une signalétique en français ?

16.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*): Il y a actuellement quatre-vingts guichets philatéliques dans les bureaux de poste. En plus, deux « philaboutiques » spécialisées existent, à Malines et Bruxelles. Les collectionneurs peuvent aussi commander leurs produits auprès de la direction Timbres et Philatélie à Malines. Il y a aussi la possibilité de prendre un abonnement.

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

16.03 **Éric Massin** (PS): Fin avril, le site de la Chambre indiquait que cette question n'avait pas reçu de réponse. Il serait donc peut-être opportun de mettre ce site à jour.

L'incident est clos.

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

17.01 **Roel Deseyn** (CD&V): La question de la publication des salaires et des indemnités versés aux « top managers » a récemment fait l'objet d'une discussion. Dans ce cadre, le secrétaire d'État, qui n'avait pas vraiment d'opinion tranchée à

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

Beschikt u over een lijst van de filatelistische diensten van De Post, alsook over hun geografische spreiding? Op welke manier zijn die diensten gedecentraliseerd?

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

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

17.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Enige tijd geleden was er een discussie over het bekendmaken van de lonen en de uitkeringen van topmanagers. De staatssecretaris had daarover toen geen uitgesproken mening, maar zei dat de lonen en

ce sujet, a déclaré que les salaires et les indemnités de licenciement des managers de la fonction publique étaient tout à fait conformes à ceux versés dans le secteur privé.

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

17.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les salaires des top managers donnent lieu à des discussions et nombreux sont ceux qui estiment que certains salaires sont vraiment très élevés. Je n'ai, quant à moi, jamais dit qu'ils l'étaient trop, étant donné que l'État ne peut intervenir unilatéralement en cette matière.

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

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

17.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Votre question est sans doute inspirée par des informations inexactes que vous avez lues dans une certaine presse. Je n'ai pris aucune mesure ayant trait à la partie de la rémunération fixe pour 2005 des trois CEO des entreprises constituant la SNCB. La suspension à laquelle vous faites référence avait trait à la tutelle purement administrative que j'exerce sur la SNCB. Il s'agissait en fait de la demande d'un CEO visant

ontslagregelingen van overheidsmanagers in overeenstemming zijn met die van de private sector.

Zal de staatssecretaris de lonen aan banden leggen? Zal de regering de ontslagregelingen beperken? Wordt de beperking van de managerslonen door de hele regering gesteund? Hoe zal dat in de private sector gebeuren?

17.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De lonen van de topmanagers staan ter discussie en velen vinden dat sommige lonen wel erg hoog zijn. Ik heb ze nooit te hoog genoemd, aangezien de Staat hierin niet eenzijdig tussenbeide kan komen.

Op vraag van de voorzitter van de sp.a deed ik wel voorbereidend werk, maar ik deed dat als politicus, niet in mijn functie van staatssecretaris. De regering is niet van plan om de huidige verloning van overheidsmanagers te wijzigen.

17.03 Roel Deseyn (CD&V): Dit is slechts een gedeeltelijk antwoord op de problematiek. Door toedoen van de staatssecretaris worden de geplogenheden van de renumerationcomités gewijzigd. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de schrapping van de premies voor de heer Descheemaeker. Wij moeten daarover een debat organiseren. Wanneer en in welke overheidsbedrijven kan de staatssecretaris optreden, tegen de wens van de renumerationcomités in? Hoe moet de Staat worden vertegenwoordigd in de overheidsbedrijven en wanneer kan er politieke interferentie zijn? Het is duidelijk dat met de schrapping van de bonus het sp.a-programma volop in uitvoering is, maar hierbij moet een zekere coherentie worden nagestreefd, anders worden de inspanningen van de renumerationcomités onvoldoende gehonoreerd.

17.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De vraag werd wellicht geïnspireerd door vertekend nieuws in een bepaalde krant. Rond het gedeelte van de vaste vergoeding 2005 van de drie CEO's van de NMBS-bedrijven, heb ik niets ondernomen. De schorsing waarnaar u verwijst, betrof mijn louter administratieve toezicht op de NMBS. Het ging namelijk over de vraag van een CEO om een verhoging van zijn huidige vaste salaris. Die informatie werd in de pers verhaspeld.

à obtenir une augmentation de son salaire fixe actuel. Or cette information a été déformée dans la presse.

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

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

L'incident est clos.

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

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

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

Un groupe de travail étudie les possibilités d'améliorer la ponctualité. Lors de la concertation du 3 mai, la collaboration de Prorail et des chemins de fer néerlandais a été demandée. Un délai tampon de cinq minutes pourrait être prévu pour compenser les travaux à Bruxelles-Nord et à Vilvorde. Le dossier est suivi attentivement et les

Over de wijze waarop de basisvergoedingen in de toekomst zullen worden bepaald, zal in De Post worden overlegd. Die vergoeding mag niet alleen gebaseerd zijn op het verhogen van de winst, maar ook op criteria als tevredenheid van het personeel en van de consument. Dat geldt ook voor de NMBS. Diverse renumerationcomités staan daar achter.

17.05 Roel Deseyn (CD&V): Ik hoop dat dit toch op de agenda van de commissie komt.

Het incident is gesloten.

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

18.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Treinreizigers signaleren mij regelmatige vertragingen betreffende de stoptrein Antwerpen-Nijvel, waardoor zij hun aansluiting in Mechelen mislopen. Is dit een structureel probleem? Wat is de oorzaak ervan? Op welke termijn zal het probleem worden opgelost?

18.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De stiptheid van de IR- treinen op de lijn Antwerpen-Nijvel, lag in 2005 met 89,5 procent lager dan het algemene gemiddelde van 91,9 procent. De oorzaak ligt bij problemen op de lijnen 25 en 27 die mekaar onderling beïnvloeden. De IR-B treinen komen net voor Mechelen in conflict met de treinen op de lijn Turnhout-Manage. Die laatste worden gehinderd door de treinen op de lijn Essen-Dinant, die zelf de invloed ondervinden van de vertragingen op de IC-lijn Amsterdam-Brussel en van de grote werkzaamheden in Namen. Andere oorzaken zijn de veelvuldige vertragingen in Nederland, de werken in Brussel-Noord en Vilvoorde, storingen aan de infrastructuur, defecten aan het materieel.

Een werkgroep onderzoekt hoe de stiptheid kan worden verbeterd. De medewerking van Prorail en de Nederlandse Spoorwegen werd gevraagd bij het overleg op 3 mei. Mogelijk kan in een buffertijd van vijf minuten worden voorzien om zo de werken in Brussel-Noord en Vilvoorde op te vangen. Dit wordt

horaires des lignes 25 et 27 seront sans doute adaptés en décembre 2006 et en juillet 2007, en fonction de l'évolution des grands travaux d'investissement.

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

L'incident est clos.

19 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'annonce d'une pause dans les fermetures de bureaux de poste" (n° 11549)

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

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

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

Ces communes sont déjà dotées de vingt-deux Points Poste. La réorganisation du réseau sera poursuivie en 2007. Le service de la planification du

nauwlettend opgevolgd en wellicht worden in december 2006 en juli 2007 de dienstregelingen voor de lijnen 25 en 27 aangepast, afhankelijk van de evolutie van de grote investeringswerken.

18.03 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Het is goed dat er wordt samengewerkt met de Nederlandse Spoorwegen. Ik zal de evolutie op de lijnen 25 en 27 volgen, alsook de vordering van de werkgroep.

Het incident is gesloten.

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

19.01 Roel Deseyn (CD&V): De Post kondigde aan geen postkantoren meer te sluiten in de tweede helft van het jaar. Er zouden 45 postkantoren worden gesloten. Tenzij in het geval van overmacht of aflopend huurcontract wordt de sluiting uitgesteld tot begin 2007. De sluitingen die voor de eerste helft van het jaar gepland waren, gaan gewoon door. De lijst van te sluiten postkantoren ligt vast, maar de vergelijking tussen de oorspronkelijke en definitieve lijst toont opvallende verschillen.

Hoeveel kantoren werden al gesloten sinds het nieuwe beheerscontract en hoeveel zullen er nog dit jaar worden gesloten? Hoe ziet de planning er uit voor het eerste semester? Hoeveel postkantoren zullen worden gesloten in 2007 onder de clause overmacht of aflopend huurcontract? Klopt het dat een kantoor in Sint-Niklaas oorspronkelijk op de lijst stond en daarna werd geschrapt? Hoe valt deze uitzonderingsmaatregel te verklaren?

19.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Sinds het vierde beheerscontract van december 2005, toen werd beslist 45 kantoren te sluiten, werden dertig kantoren effectief gesloten. Tegen eind juni 2006 zullen de resterende vijftien kantoren gesloten zijn. Alle betrokken gemeenten werden daarover tijdig geïnformeerd en er werd onderzocht of zij in aanmerking komen voor een PostPunt.

In die gemeenten zijn er reeds 22 PostPunten operationeel. In 2007 zet men de reorganisatie van

réseau la prépare actuellement. Il est impossible de dire actuellement combien de bureaux seront fermés et combien de contrats locatifs seront résiliés. La fermeture pour cas de force majeure est constituée par la fermeture pour raisons imprévues ou urgentes, telle la résiliation du bail locatif par le propriétaire ou un incident comme un incendie.

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

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

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

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

L'incident est clos.

20 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la

het netwerk voort. De dienst Netwerkplanning bereidt dit voor. Momenteel kunnen we niet zeggen hoeveel kantoren men zal sluiten en hoeveel huurcontracten zullen worden beëindigd. Overmacht is de sluiting omwille van onverwachte, dringende redenen, zoals de opzegging van de huur door de eigenaar of incidenten als brand.

Sint-Niklaas is een proefproject in de uitvoering van de sterstructuur. In 2005 werden twee PostPunten geïnstalleerd en werd één postkantoor gesloten. Eind 2005 werden de openingsuren van de kantoren aangepast. De postdienstverlening in Sint-Niklaas verloopt sedert de invoering van de sterstructuur in elf postale servicepunten, waarvan twee PostPunten, die wekelijks iets meer dan 377 uur open zijn. De sluiting van Sint-Niklaas 3 was bij deze hervorming niet aan de orde. Het persbericht hierover was onjuist. Er is zeker geen sprake van een uitzonderingsmaatregel.

19.03 Roel Deseyn (CD&V): Het is vreemd dat de staatssecretaris spreekt over een kwakkel in de pers, want het kantoor komt op bepaalde interne documenten van De Post over geplande sluitingen wel voor. Ik vermoed dat er bepaalde niet-objectiveerbare krachten een rol hebben gespeeld.

Het cijfer van 45 fascineert me. Bepaalde bronnen zeggen dat er nog 45 zouden kunnen sluiten in het tweede semester, maar die zouden worden doorgeschoven naar 2007. Klopt dat?

19.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Ik weet niet op welke basis men dergelijke conclusies trekt, want ik heb die lijsten niet. In 2006 heeft men besloten 45 postkantoren te sluiten. Dertig zijn gesloten, de andere vijftien worden voor eind juni gesloten. De Post bekijkt hoe ze verdere acties onderneemt. Waarschijnlijk krijgen we hierover in de loop van het tweede semester inlichtingen. Op ons verzoek heeft De Post autonoom beslist om geen postkantoren meer te sluiten zonder dat er postpunten operationeel zijn. Dit garandeert de continuïteit van de openbare dienstverlening. De Post moet als autonoom overheidsbedrijf verdere operationele keuzes maken en binnen het beheerscontract blijven.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,

ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le premier avis du service de médiation auprès de La Poste" (n° 11553)

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

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

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

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

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

20.03 Roel Deseyn (CD&V) : Il devrait toutefois en disposer en vertu de la transparence. J'espère que la commission recevra les informations concernant les questions restées sans réponse. Nous pourrions nous entretenir avec le service de médiation lors de l'audition qui se tiendra après-demain. L'obligation de motiver les décisions est importante pour le client. Je préconise de conférer une certaine autorité aux avis, dont il n'est certainement pas fait

toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het eerste advies van de ombudsdienst bij De Post" (nr. 11553)

20.01 Roel Deseyn (CD&V): De ombudsdienst van De Post heeft voor het eerst een advies uitgebracht. Volgens de wet kan die procedure maar starten wanneer er onvoldoende coöperatie was bij de geschillenbehandeling. Het advies kwam er naar aanleiding van een concreet geval waarbij geld van iemands rekening bij de Bank van De Post werd gehaald met een kopie van een identiteitskaart.

De Bank van De Post heeft echter geen antwoord gegeven op dit advies. Wat zijn de gevolgen van een advies? Is de Bank van De Post bereid om van de adviezen bindende adviezen maken? Heeft de betrokkene inmiddels een vergoeding ontvangen? Onderhandelen beide partijen nog? Men heeft het reglement aangepast. Heeft men hiermee niet impliciet toegegeven dat er iets fout was met de procedures van de identiteitskaarten? Hoe verloopt de controle van identiteitskaarten bij andere banken?

20.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Het verslag van de ombudsdienst van De Post is heel recent. Daardoor kan ik niet in detail antwoorden op een aantal van de vragen.

Welke gevolgen heeft het uitbrengen van een advies? Indien een verzoening niet mogelijk zou zijn, brengt de ombudsman een advies uit. De klant krijgt een kopie van het advies. Het bedrijf kan het advies al dan niet volgen. Indien niet, moet het de beslissing motiveren. Dan is de klant vrij om verdere, eventueel juridische, stappen te zetten.

Deze mondelinge vraag komt te vroeg. De gegevens worden de komende week ernstig onderzocht. Het staatssecretariaat beschikt niet over interne instructies van andere banken.

20.03 Roel Deseyn (CD&V): Dit zou omwille van de transparantie nochtans mogen. Ik hoop dat de commissie een afschrift met informatie krijgt van de zaken die onbeantwoord bleven. Tijdens de hoorzitting van overmorgen zullen we met de ombudsdienst van gedachten kunnen wisselen. Het is belangrijk voor de klant dat beslissingen gemotiveerd moeten worden. Ik vraag dat men aan de adviezen, waarvan zeker geen misbruik wordt

un usage abusif.

L'incident est clos.

21 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'explosion du nombre de plaintes relatives à Taxipost" (n° 11550)

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

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

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

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

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

Les cartes d'avis ont posé un problème parce que

gemaakt, een bepaalde mate van gezag toekent.

Het incident is gesloten.

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

21.01 Roel Deseyn (CD&V): Het aantal klachten over Taxipost bij de ombudsdienst is spectaculair gestegen. De algemene balans valt negatief uit, vindt de ombudsdienst. Zal men structureel ingrijpen? Overweegt men om de terugbetaling van frankeerkosten opnieuw in te voeren? Hoeveel klachten kreeg De Post reeds inzake Taxipost op het centrale telefoonnummer? Hoe wil men de klachtenprocedures verfijnen binnen de verschillende diensten van De Post? Kan men op basis van de prognoses over klanttevredenheid die De Post uitvoert, iets zeggen over het aantal klachten voor dit jaar?

21.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Dit is een onderdeel van het jaarverslag van de ombudsdienst. Ik beperk me dus tot algemene informatie en ga niet in op concrete vragen die in het verslag naar voren komen.

Voor Taxipost is 2006 een scharnierjaar. Sedert medio 2005 heeft men diverse investeringen gedaan. Dit jaar investeert men onder meer in de training van medewerkers en de centrale klantendatabase.

Het aantal dispatchingcentra is gedaald, maar er is geen daling van het aantal afgiftepunten. De klant kan zijn pakje afgeven op elk postkantoor of het gratis aan huis laten ophalen, een dienst die bij concurrenten duur wordt aangerekend.

Voor pakjes die wegens afwezigheid van de klant niet afgeleverd konden worden, investeert Taxipost op dit ogenblik in een ICT-systeem dat de klant moet toelaten het pakje op elk moment te *tracen*. Dat zal de organisatie van de verschillende afhaal mogelijkheden, onder meer in een postkantoor, verbeteren.

Er was een probleem met het kaartje van

certain chauffeurs utilisaient toujours les anciennes versions, comportant des informations de contact erronées. Depuis, Taxipost a veillé à ce que chaque chauffeur dispose des documents adéquats.

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

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

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

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

L'incident est clos.

22 Questions jointes de

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

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

22.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La Commission européenne adresse des critiques à notre pays parce qu'il aurait insuffisamment libéralisé son transport de marchandises par rail et

kennisgeving, omdat een aantal chauffeurs nog de oude berichten gebruikten met verkeerde contactinformatie. Taxipost heeft er nu voor gezorgd dat alle chauffeurs met de juiste documenten werken.

In geval van laattijdige levering zal Taxipost de klant een borderel voor een gratis verzending bezorgen.

Taxipost startte ook een uitgebreid trainingsprogramma op inzake telefonisch onthaal, klachtenbehandeling en producttraining, om de klantvriendelijkheid en het professionalisme van het onthaal te verbeteren. Tot dusver werden de klachten die op het centrale nummer binnenliepen, doorspeeld naar de dienst *Customer Care*. In de loop van het derde trimester van 2006 zullen de telefoonoperatoren de vragen ook zelf kunnen oplossen en eventueel kunnen instaan voor de coördinatie van de verschillende operationele diensten. Er werd bovendien een project opgestart om de informatiedoorstroming tussen de diensten en met de andere departementen van De Post te verbeteren.

De stijging van het aantal klachten in 2005 is hoofdzakelijk te wijten aan de herstructurering van Taxipost. Volgens Taxipost is de situatie nu onder controle. Niettemin wordt er verder geïnvesteerd in verbeteringen, hetgeen vanaf midden 2006 vruchten zou moeten afwerpen.

Sinds de oprichting van het centrale telefoonnummer begin juni 2005 zijn er 601 vragen of klachten binnengelopen.

Het incident is gesloten.

22 Samengevoegde vragen van

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

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de kritiek van de Europese Commissie op de gebrekkige spoorliberalisering in België" (nr. 11564)

22.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Ons land krijgt kritiek van de Europese Commissie omdat het goederenvervoer per spoor bij ons te weinig geliberaliseerd zou zijn. De scheiding tussen de

trop peu scindé le gestionnaire de l'infrastructure et les opérateurs en raison des liens subsistant à travers la holding. Cependant, la délivrance par Infrabel de licences pour le réseau ferroviaire belge semble se dérouler avec une autonomie suffisante.

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

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

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

La SNCB se voit également adresser un blâme en raison de sa politique du personnel et plus spécifiquement de sa pyramide des âges. Les procédures de recrutement s'y déroulent-elles plus aisément qu'au cours des années écoulées ? Combien d'agents ont déjà été recrutés cette année et quelle proportion représentent-ils par rapport au nombre d'emplois vacants et aux besoins de personnel au cours des prochaines années ?

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

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

De quel pourcentage le fret ferroviaire a-t-il

infrastructureurbeheerder en de operatoren zou onvoldoende doorgevoerd zijn, omwille van de banden die blijven bestaan via de holding. Nochtans lijkt de toekenning van licenties voor het Belgische spoornet door Infrabel op voldoende onafhankelijke wijze te gebeuren.

Vraagt de Commissie expliciet dat de structuur met een overkoepelende holding aangepast wordt?

Wat zijn de resultaten van het evaluatierapport over de NMBS dat de Commissie opgesteld heeft? In de conclusies zou de Transportcommissaris vermelden dat de controlemechanismen versterkt moeten worden en dat er betere waarborgen voor onafhankelijkheid en neutraliteit moeten komen. Schiet de NMBS wat dat betreft inderdaad tekort?

Het goederenvervoer per spoor is blijkbaar fors gegroeid in de landen waar de liberalisering het snelst werd doorgevoerd, terwijl in ons land slechts een lichte stijging op te tekenen viel. Wat is het aandeel van de NMBS en de concurrerende operatoren in het goederenvervoer van en naar de havens sinds de liberalisering? Dat is zeer belangrijk in de strijd tegen de congestie, vooral rond Antwerpen.

De NMBS krijgt ook een opmerking over haar personeelsbeleid, meer bepaald over de leeftijdspiramide. Verlopen de rekruteringsprocedures ondertussen vlotter dan in de voorbije jaren? Hoeveel personeelsleden werden er dit jaar al in dienst genomen en hoe verhoudt dat aantal zich tot het aantal vacatures en de te verwachten noden in de komende jaren?

22.02 Guido De Padt (VLD): Uit het rapport van de Europese Commissie blijkt dat de lidstaten die het snelst de liberalisering van het goederenvervoer per spoor invoerden, de beste resultaten boeken. Het toont ook aan dat de liberalisering in België nog onvolmaakt is. België moet werk maken van een duidelijker scheiding tussen infrastructuur en exploitatie, zodat concurrerende maatschappijen vlotter toegang krijgen tot het Belgische spoorwegnet. De Commissie zal criteria voorstellen om de neutraliteit van de infrastructuurbeheerder te garanderen.

Wat is de reactie van de staatssecretaris op dit rapport?

Met hoeveel procent is het vrachtvervoer per spoor in België toegenomen sinds de invoering van het

progressé en Belgique depuis l'introduction du premier « paquet ferroviaire » ?

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

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

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

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

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

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

La SNCB Holding mène une politique de recrutement intensive et prévoyante. Au cours des

premier spoorwegpakket?

Is de staatssecretaris van plan om de scheiding tussen exploitatie en infrastructuur aan te passen op basis van de criteria van de Europese Commissie?

22.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): De Europese Commissie heeft dit rapport over de invoering van het eerste spoorwegpakket niet op eigen initiatief opgesteld, maar omdat zij hiertoe verplicht werd door een richtlijn. Het rapport geeft een stand van zaken over de omzetting in de 23 lidstaten die over een spoorwegnet beschikken. Het is dus zeker geen akte van beschuldiging gericht aan bepaalde lidstaten. België wordt vernoemd zonder speciale vermeldingen in de positieve of negatieve zin. Het rapport is ook geen bindende reglementaire akte, maar geniet uiteraard wel de erkenning die aan mededelingen van de Commissie verschuldigd is.

Inzake de scheiding tussen infrastructuurbeheerder en operatoren legt de Europese regelgeving slechts één onvoorwaardelijke verplichting op, namelijk dat er tussen beide een boekhoudkundige scheiding moet zijn. Verdere scheiding is pas nodig als de infrastructuurbeheerder volledig in staat is om de toegangsrechten te bepalen en de heffingen te innen.

In de bijlagen bij het rapport worden de verschillende modellen besproken die bij de omzetting van het spoorwegpakket gehanteerd zijn, waaronder het holdingsysteem waarvoor België en nog zes andere lidstaten gekozen hebben. Dit model is conform de Europese wetgeving. Vervolgens gaat de Commissie geval per geval na of er bij de concrete uitvoering van deze modellen geen sprake is van discriminatie.

België doet het voorbeeldig. Met maatregelen die stroken met de criteria van de Europese Commissie heeft de wetgever in 2005 de onafhankelijkheid van Infrabel verzekerd. Op het terrein blijkt ook dat Infrabel zich op neutrale en doeltreffende wijze van zijn opdracht kwijt.

Het commerciële goederenvervoer is tussen 2001 en 2005 toegenomen met 10,8 procent. Over het marktaandeel heb ik, om concurrentiële redenen, geen gegevens.

De NMBS-holding voert een intensief en vooruitziend rekruteringsbeleid. In de eerste vier

quatre premiers mois de 2006, 206 personnes externes ont été engagées et de nouveaux recrutements sont annoncés. Il s'agit notamment de conducteurs de train, de techniciens et de signaleurs. Pour toute l'année, il faudra procéder à 1 500 engagements. Des campagnes publicitaires seront organisées à cet effet.

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

S'il y a lieu d'engager 2 500 personnes dans les deux ans, il y a encore du pain sur la planche. Or, les syndicats se plaignent de la lourdeur et de la complexité des procédures de recrutement. J'espère qu'il y sera remédié.

L'incident est clos.

23 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le service ferroviaire de la SNCB en Flandre et en Wallonie en fonction des nouveaux horaires de trains qui seront appliqués à partir du 9 décembre 2006 (et ultérieurement)" (n° 11554)

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

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

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

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

maanden van 2006 werden er 260 externe krachten aangeworven en er worden nieuwe aanwervingen van onder meer treinbestuurders, technici en seiners aangekondigd. Voor het hele jaar is er behoefte aan 1 500 aanwervingen. Daarvoor zullen publiciteitscampagnes worden gevoerd.

22.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Om de rust binnen het bedrijf te waarborgen, is het inderdaad belangrijk het rapport van de Europese Commissie in zijn juiste context te bekijken en niet onmiddellijk al te drastische veranderingen door te voeren.

Als er 2 500 nieuwe aanwervingen nodig zijn in twee jaar tijd, is er nog veel werk aan de winkel. De vakbonden klagen echter dat de rekruteringsprocedures te zwaar en de omslachtig zijn. Ik hoop dat daaraan wordt verholpen.

Het incident is gesloten.

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

23.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De treindienstregeling moet rekeningen houden met een billijke verdeling tussen Vlaanderen en Wallonië; het treinaanbod moet rekening houden met het reële aantal reizigers. Dat betekent dat de gemiddelde treinbezetting – de verhouding tussen het treinaanbod en het reizigersvervoer – in beide Gewesten ongeveer dezelfde moet zijn.

Gaat de staatssecretaris ermee akkoord dat er een billijke verdeling moet zijn? Hoe definieert hij zo een billijke verdeling?

Is de gemiddelde treinbezetting een objectief criterium om de billijke verdeling te beoordelen? Kan ik de cijfers van de gemiddelde treinbezetting in Wallonië en Vlaanderen krijgen voor de jaren 2000 tot 2005?

Op 9 december 2006 wordt een nieuwe dienstregeling van kracht. Staan de aanpassingen voor december 2007 en de volgende jaren al vast? Hoe zal de treinbezetting in de komende jaren evolueren?

23.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : En vertu du contrat de gestion, la SNCB est tenue de mettre à la disposition de ses clients 200 000 kilomètres-train en semaine et au moins 100 000 le week-end. Avec une offre de respectivement 220 000 et plus de 125 000 kilomètres, la SNCB honore pleinement ses obligations.

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

L'instauration de quotas me semble peu réalisable, l'occupation des trains étant difficile à mesurer. Comment faudra-t-il diviser l'occupation d'un train qui traverse les trois Régions ? Comment pourra-t-on savoir où des utilisateurs d'un Go Pass monteront dans le train ? Je plaide dès lors pour une évaluation de l'offre dans sa totalité, sur la base du contrat de gestion.

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

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

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

23.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*) : Volgens het beheerscontract moet de NMBS op weekdays 200 000 treinkilometers aanbieden en in het weekend minstens 100 000. Met een aanbod van respectievelijk 220 000 en meer dan 125 000 kilometers slaagt de NMBS ruimschoots in die opdracht.

Artikel 9 van het beheerscontract bepaalt de minimumbediening van de 85 hoofdhalttes: 33 in Wallonië, 44 in Vlaanderen en 8 in Brussel. De ruggengraat van het net wordt gevormd door klokvast verbindingen tussen de belangrijkste stations. Die zijn evenwichtig over het grondgebied verdeeld. Volgens artikel 11 moet een adequaat vervoersplan aan de behoeften voldoen. Er werd niet verwezen naar een vaste verdeling tussen Vlaanderen en Wallonië. Als economische speler moet de NMBS rekening houden met de vraag, maar het bedrijf is daarnaast verplicht in een openbare dienstverlening te voorzien voor het hele land. Vandaar de billijke spreiding. Het huidige aanbod van de NMBS is een goed evenwicht tussen economische overwegingen en openbare verplichtingen.

Quota lijken mij weinig haalbaar omdat de treinbezetting moeilijk te meten is. Hoe deelt men de bezetting op in een trein die door de drie Gewesten rijdt? Hoe kan men weten waar Go-passreizigers de trein zullen nemen? Ik pleit ervoor het aanbod in zijn geheel te beoordelen, uitgaande van de beheersovereenkomst.

De wijzigingen die op 9 en 10 december 2006 worden doorgevoerd, zullen geen grote hervorming inhouden. De dienstregeling wordt verbeterd naargelang er infrastructurele vernieuwingen plaatsvinden. Dit jaar zal de verbinding tussen Brussel en Leuven aanzienlijk verbeteren, volgend jaar komt de Antwerpse noord-zuidverbinding aan de beurt.

De voorbereiding van de nieuwe dienstregeling is aan de gang, maar er is nog geen definitieve beslissing.

23.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Het is jammer dat de minister mij niet de cijfers van de gemiddelde treinbezetting heeft gegeven. Ik pleit niet voor de invoering van quota, maar had graag gezien hoe de treinbezetting evolueert. Ik weet dat er in Vlaanderen in 2003 gemiddelde 114 reizigers per trein waren en in Wallonië 69.

les trains wallons en transportaient 69 en moyenne.

L'incident est clos.

24 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la desserte de la gare de Brecht dans le cadre de la desserte de la banlieue d'Anvers" (n° 11556)

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Afin de gagner la population locale à l'idée du tracé le long de la E19 pour le TGV au nord d'Anvers mais dans le but aussi de financer partiellement le tracé avec l'enveloppe des moyens publics d'investissement prévus pour le réseau intérieur, une gare ferroviaire a été construite à Brecht pour assurer la desserte des banlieues par voie ferrée et amorcer le désenclavement ferroviaire en direction de Breda. La gare, ou plutôt le point d'arrêt, est aujourd'hui opérationnelle mais les modalités concrètes de la desserte soulèvent encore de nombreuses questions.

La ligne TGV Anvers-Rotterdam sera probablement réalisée en avril 2007. A partir de la fin de 2007, le Thalys empruntera cette voie pour rejoindre Amsterdam. Je suppose cependant qu'il ne s'arrêtera pas en gare de Noorderkempen. Les autres trains susceptibles de faire halte dans cette gare sont les trains IC Bruxelles-Amsterdam. Or, l'indicateur des chemins de fer pour fin 2007 ne comporte aucune indication à ce propos. Quand en saurons-nous plus?

Quel montant a été inscrit dans le programme d'investissements nationaux pour la liaison TGV le long de l'E19 ? Quand des trains à grande vitesse rouleront-ils sur ce tronçon ? Quels trains s'arrêteront en gare de *Noorderkempen* et à partir de quelle date ce point d'arrêt fera-t-il partie de l'offre ferroviaire ?

Alors que cette gare est considérée comme un nœud important pour le transport en commun de la région, seuls des quais sont actuellement en construction. Un bâtiment doté d'espaces d'attente et une infrastructure horeca sont-ils prévus ?

Le secrétaire d'État pourrait-il accepter que la SNCB mette à charge du programme d'investissements nationaux les investissements pour la liaison TGV si elle ne propose pas d'offre ferroviaire correcte en contrepartie ?

Het incident is gesloten.

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

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Om de lokale bevolking te verzoenen met het E19-tracé voor de HST ten noorden van Antwerpen, maar ook om het tracé gedeeltelijk te kunnen financieren met de binnenlandse investeringsenveloppe van de overheid, werd in Brecht een spoorstation gebouwd voor de voorstadsbediening richting Antwerpen en voor een spoorontsluiting richting Breda. Het station, eerder een halteplaats, is er ondertussen, maar het is nog erg onduidelijk welke bediening er gaat komen.

De HSL Antwerpen-Rotterdam zelf zal wellicht klaar zijn in april 2007. De Thalys zal vanaf einde 2007 over die lijn naar Amsterdam rijden. Ik veronderstel echter dat deze Thalys niet in het station Noorderkempen zal stoppen. De andere treinen die er zouden kunnen stoppen zijn de IC-treinen Brussel-Amsterdam. Ook hiervan vind ik echter niets terug in de treindienst voor einde 2007. Wanneer komt er duidelijkheid?

Welk bedrag werd geboekt in het binnenlandse investeringsprogramma voor de HSL langs de E19? Wanneer zullen er hogesnelheidstreinen op het traject rijden? Welke treinen zullen stoppen in het station Noorderkempen en vanaf wanneer wordt deze stopplaats ingeschakeld in het treinaanbod?

Hoewel het station als een belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer in de regio wordt beschouwd, worden er voorlopig enkel perrons gebouwd. Komt er een gebouw met wachtruimtes en horecamogelijkheden?

Aanvaardt de staatssecretaris dat de NMBS de investeringen voor de HSL ten laste legt van het binnenlandse programma indien er geen verantwoord treinaanbod tegenover staat?

24.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en

24.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens

néerlandais) : Le coût total de la ligne à grande vitesse entre Anvers et les Pays-Bas s'élève à 750 millions d'euros. A la fin de 2005, 670 millions d'euros avaient été affectés. Vingt pour cent de l'investissement sont imputés au projet d'investissement normal.

D'après la SNCB, la ligne à grande vitesse entre Anvers et Rotterdam sera opérationnelle au 1^{er} avril 2007. La question de la desserte de la gare de Noorderkempen sera examinée à l'occasion de l'aménagement des horaires, en juin 2007.

Il va être procédé à l'aménagement d'une place, d'une gare de bus, de parkings pour voitures, vélos et motos, ainsi que d'une zone *kiss and ride*. Des moyens seront dégagés aussi pour la construction d'une voie de désenclavement, pour l'éclairage de la place et pour la plantation d'arbres. Les quais seront partiellement couverts et un tunnel sera construit. Le coût total des travaux se chiffre à 5,8 millions d'euros. L'adjudication aura lieu en septembre 2006. Le projet sera financé par Infrabel à hauteur de 87 % mais De Lijn et la commune de Brecht supportent chacune 6,5 % des coûts.

Il n'y aura pas de bâtiment en tant que tel mais un terrain est prévu pour la construction ultérieure d'un tel édifice. En vertu du plan d'exécution spatial régional, des possibilités réduites sont offertes pour l'aménagement de commerces et d'établissements horeca, telle une sandwicherie et une librairie.

24.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Votre réponse me déçoit. Un investissement de pas moins de 125 millions d'euros est annoncé mais la desserte de la gare ne semble faire l'objet d'aucun projet concret. Or la région fonde de grands espoirs à ce sujet. Une offre appropriée pour le point d'arrêt *Noorderkempen* permettrait en effet de réduire considérablement la congestion du réseau routier en direction d'Anvers.

La mise en service de la ligne à partir du 1^{er} avril 2007 ne signifie pas pour autant qu'elle sera effectivement utilisée. Apparemment, les horaires ne seront connus qu'au 1^{er} juin 2007.

J'espère que le budget réservé à l'infrastructure des environs de la gare ne sera pas affecté à l'aménagement des voies de circulation. La SNCB semble attendre beaucoup de cette gare.

L'incident est clos.

25 Question de M. Dylan Casaer au secrétaire

(Nederlands): De totale kostprijs voor de bouw van de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Nederland bedraagt 750 miljoen euro. Op het einde van 2005 was daarvan 670 miljoen euro besteed. Twintig procent van de investering is ten laste van het normale investeringsproject.

Volgens de NMBS zal de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Rotterdam operationeel zijn op 1 april 2007. De bediening van het station Noorderkempen wordt bekeken bij de aanpassing van de dienstregeling in juni 2007.

Men bouwt een stationsplein, een busstation, parkeerterreinen voor wagens, fietsen en bromfietsen en een *kiss and ride*-zone. Verder worden er middelen uitgetrokken voor de bouw van een ontsluitingsweg, de verlichting van het plein en boomaanplanting. De perrons worden gedeeltelijk overdekt en er wordt een tunnel gebouwd. De totale kosten van de werken bedragen 5,8 miljoen euro. De aanbesteding zal gebeuren in september 2006. Het project wordt voor 87 procent door Infrabel gefinancierd, maar ook De Lijn en de gemeente Brecht dragen elk 6,5 procent van de kosten.

Er zal geen stationsgebouw komen, maar er is wel een terrein waarop dat later kan worden gebouwd. Krachtens het Gewestelijke Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) zijn er in beperkte mate mogelijkheden voor de oprichting van handels- en horecazaken, zoals een broodjeszaak en een krantenwinkel.

24.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik ben teleurgesteld met dit antwoord, want hoewel er 125 miljoen euro wordt geïnvesteerd, hoor ik niets concreets over de bediening van het station. In de regio zijn er nochtans erg hoge verwachtingen. Een degelijk aanbod voor het station Noorderkempen zou de fileproblemen richting Antwerpen verlichten.

Als de lijn operationeel is op 1 april 2007, betekent dat nog niet dat ze dan ook gebruikt zal worden. De dienstregeling wordt blijkbaar pas opgesteld op 1 juni 2007.

Ik hoop dat het budget voor de infrastructuur van de stationsomgeving niet moet worden aangewend voor de wegeninfrastructuur. Blijkbaar heeft men toch hoge verwachtingen voor het station.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de

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

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

25.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit) : L'abonnement gratuit pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail existe depuis le 1 janvier 2005 dans le secteur privé. Le 16 août 2005, douze gares ont démarré un projet pilote offrant une possibilité de parking gratuit aux bénéficiaires d'un abonnement valable pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. En raison du succès de l'opération, plusieurs parkings ont eu des problèmes de capacité.

25.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Sinds 1 januari 2005 is er een gratis woon-werkabonnement voor de privé-sector. Op 16 augustus 2005 ging in twaalf stations een proefproject van start waarbij gratis parkeermogelijkheid werd aangeboden aan houders van een geldig woon-werkabonnement. Verschillende parkings hadden wegens het grote succes een capaciteitsprobleem.

Quel était au 1 janvier 2004 et au 1 janvier 2006 le nombre d'abonnements pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans les gares où le projet pilote a été lancé ? Quelles conclusions peut-on tirer de ces chiffres ? S'agit-il d'une évolution différente de celle constatée dans les gares sans possibilité de parking gratuite pour ces navetteurs ? Le secrétaire d'État envisage-t-il d'autres mesures pour promouvoir les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et améliorer l'accessibilité des gares ?

Hoeveel woon-werkabonnementen waren er in de stations waar het proefproject werd uitgevoerd op 1 januari 2004 en op 1 januari 2006? Welke conclusies worden uit deze cijfers getrokken? Verschilt deze evolutie van die in stations waar geen gratis pendelparking ter beschikking werd gesteld? Zal de staatssecretaris nog maatregelen nemen om het woon-werkverkeer te stimuleren en de toegankelijkheid van de stations te verbeteren?

25.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je peux vous communiquer une liste comportant le nombre de cartes mères valables dans les différentes gares aux dates précitées. À Alost, le nombre de cartes mères a augmenté de 52,3 % entre le 1^{er} janvier 2004 et le 1^{er} janvier 2006. L'augmentation est comparable dans les autres gares dotées d'un parking gratuit pour navetteurs.

25.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Ik kan de heer Casaer een lijst bezorgen van het aantal moederkaarten dat op beide data in de verschillende stations geldig was. In Aalst was er een stijging van 52,3 procent van het aantal moederkaarten tussen 1 januari 2004 en 1 januari 2006. Een dergelijke stijging is ook waar te nemen in de andere stations die een gratis pendelparking aanboden. Het aantal actieve moederkaarten geeft een goed beeld van het aantal klanten. De invoering van het kosteloos woon-werkverkeer zorgde weliswaar voor een vertekening, maar deze werd geneutraliseerd door het aantal treinkaarten te tellen dat geldig was op een bepaalde datum.

Le nombre de cartes mères actives permet de se faire une idée assez précise du nombre de clients. L'instauration de la gratuité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail a quelque peu faussé la donne, mais les chiffres ont été corrigés sur la base des cartes de train valables à une date déterminée.

La SNCB a organisé une enquête auprès de quelque 7 000 voyageurs dans les douze gares proposant le parking gratuit. Les résultats contribueront à l'évaluation du projet

De NMBS organiseerde een enquête bij ongeveer 7 000 klanten in de twaalf stations die gratis parkeergelegenheid aanboden. De resultaten zullen bijdragen tot de evaluatie van het project.

L'augmentation moyenne dans les douze gares proposant le parking gratuit a été de 53,5 %, contre 50 % dans les autres gares.

Er was een gemiddelde groei van 53,5 procent in de twaalf stations die gratis parkeergelegenheid aanboden. In de andere stations was er een gemiddelde groei van 50 procent.

L'extension au secteur privé à partir du 1er janvier

De uitbreiding van de maatregel inzake gratis

2005 de la gratuité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail sera mise en œuvre plus proactivement en 2006. La SNCB y affectera davantage de personnel et de moyens. Plusieurs aspects, qui retiennent toute mon attention, sont donc en chantier.

La SNCB poursuit le projet pilote de parking gratuit et étudie pour toutes les gares les besoins des voyageurs en termes d'accessibilité.

25.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Les projets relatifs aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail ainsi qu'au stationnement gratuit sont couronnés de succès. À Alost, le stationnement connaît parfois un tel succès parmi les navetteurs que les places sont insuffisamment nombreuses. C'est pourquoi certains préconisent d'en revenir au parking payant mais il ne faut pas perdre de vue que cette formule de parking gratuit contribue à réduire les nuisances dans le quartier.

Quoi qu'il en soit, la politique de la SNCB doit être une politique globale qui soit également définie en fonction des partenaires régionaux en matière de mobilité.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 34.

woon-werkverkeer naar de privé-sector vanaf 1 januari 2005 wordt proactiever toegepast in 2006. De NMBS zet daarvoor meer mensen en middelen in. Verschillende aspecten staan dus op stapel en ik besteed daar veel aandacht aan.

De NMBS gaat verder met het proefproject inzake gratis parkeerterreinen en onderzoekt per station de toegankelijkheidsbehoeften van de reizigers.

25.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): De projecten rond woon-werkverkeer en gratis parkeren zijn een succes. In Aalst is de pendelparking soms zo'n succes dat er te weinig plaatsen beschikbaar zijn. Sommigen willen daarom liever terug naar de betaalparking, maar we mogen niet vergeten dat de gratis pendelparking de overlast wegneemt in de buurt.

In elk geval moet het NMBS-beleid altijd een totaalbeleid zijn, dat ook op de gewestelijke mobiliteitspartners moet zijn afgestemd.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.34 uur.