



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

dinsdag

20-05-2008

Voormiddag

mardi

20-05-2008

Matin

INHOUD

Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bereikbaarheid van Brussel met de trein vanuit Noord-Limburg, Mol en Geel" (nr. 4533)

Sprekers: **Peter Vanvelthoven**, voorzitter van de sp.a+VI.Pro-fractie, **Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 2

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de opties voor de toekomst van de Belgische regeringsparticipatie in het overheidsbedrijf Belgacom" (nr. 4833)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van Belgacom" (nr. 4939)

Sprekers: **Georges Gilkinet**, **Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aankoopbeleid van voertuigen van de NMBS en de milieubelasting ervan" (nr. 4834)

Sprekers: **Georges Gilkinet**, **Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 4

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de opties voor de toekomst van de Belgische regeringsparticipatie in het overheidsbedrijf Belgacom" (nr. 4833)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van Belgacom" (nr. 4939) (Voortzetting)

Sprekers: **Karine Lalieux**, **Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, **Georges Gilkinet**

Samengevoegde vragen van 5

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de capaciteit van de 'studententreinen'" (nr. 4979)

SOMMAIRE

Question de M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accessibilité de Bruxelles en venant en train du nord du Limbourg, de Mol et de Geel" (n° 4533)

Orateurs: **Peter Vanvelthoven**, président du groupe sp.a+VI.Pro, **Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Questions jointes de 2

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les options relatives à l'avenir de la participation du gouvernement belge dans l'entreprise publique Belgacom" (n° 4833)

- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir de Belgacom" (n° 4939)

Orateurs: **Georges Gilkinet**, **Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique d'achat de véhicules de la SNCB et la charge environnementale de ceux-ci" (n° 4834)

Orateurs: **Georges Gilkinet**, **Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Questions jointes de 4

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les options relatives à l'avenir de la participation du gouvernement belge dans l'entreprise publique Belgacom" (n° 4833)

- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir de Belgacom" (n° 4939) (Continuation)

Orateurs: **Karine Lalieux**, **Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, **Georges Gilkinet**

Questions jointes de 5

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la capacité des trains d'étudiants" (n° 4979)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de zondagavondtrein van Turnhout naar Leuven" (nr. 5254)	5	- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le train du dimanche soir entre Turnhout et Louvain" (n° 5254)	5
<i>Sprekers:</i> David Geerts, Jef Van den Bergh, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> David Geerts, Jef Van den Bergh, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "MassPost" (nr. 4470)	6	Question de M. Bart Tommelein à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "MassPost" (n° 4470)	6
<i>Sprekers:</i> Bart Tommelein , voorzitter van de Open Vld-fractie, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Bart Tommelein , président du groupe Open Vld, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de eigendommen van de NMBS die het stadsbeeld van Brussel aantasten" (nr. 5004)	7	Question de Mme Zoé Genot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les chancres de la SNCB à Bruxelles" (n° 5004)	7
<i>Sprekers:</i> Zoé Genot, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Zoé Genot, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Samengevoegde vragen van	8	Questions jointes de	8
- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de realtime informatie van de NMBS" (nr. 4917)	8	- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la communication d'informations en temps réel par la SNCB" (n° 4917)	8
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de informatie aan de treingebruikers via sms over treinvertragingen" (nr. 4932)	9	- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la communication d'informations par SMS concernant les retards de trains aux usagers des chemins de fer" (n° 4932)	9
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomstige samenwerking tussen de NMBS en Microsoft" (nr. 4938)	9	- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la future collaboration entre la SNCB et Microsoft" (n° 4938)	9
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het partnerschap NMBS/Microsoft voor informatie aan de pendelaars" (nr. 5053)	9	- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le partenariat SNCB/Microsoft pour informer les navetteurs" (n° 5053)	9
<i>Sprekers:</i> Michel Doomst, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Michel Doomst, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Samengevoegde vragen van	12	Questions jointes de	12
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overdracht door Belgacom van haar klanten met een sociaal tarief" (nr. 5052)	12	- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le transfert par Belgacom de ses clients à tarif social" (n° 5052)	12
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het verzoek van het overheidsbedrijf Belgacom om zijn klanten met een sociaal tarief aan de	12	- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la demande de l'entreprise publique Belgacom de transférer ses clients bénéficiant d'un tarif social à	12

particuliere operator Base over te dragen" (nr. 5229)		l'opérateur privé Base" (n° 5229)	
- de heer Christian Brotcorne aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tariefbeleid van Belgacom" (nr. 5271)	12	- M. Christian Brotcorne à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique tarifaire de Belgacom" (n° 5271)	12
- de heer Christian Brotcorne aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het sociaal tarief van Belgacom" (nr. 5272) <i>Sprekers: Georges Gilkinet, Christian Brotcorne, Inge Vervotte</i> , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	12	- M. Christian Brotcorne à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le tarif social de Belgacom" (n° 5272) <i>Orateurs: Georges Gilkinet, Christian Brotcorne, Inge Vervotte</i> , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	12
Samengevoegde vragen van	15	Questions jointes de	15
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toenemende onveiligheid in het station van 's Gravenbrakel" (nr. 4662)	15	- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'insécurité croissante dans la gare de Braine-le-Comte" (n° 4662)	15
- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tekort aan personeel bij de federale politie om de veiligheid in de stations te verzekeren" (nr. 4777)	15	- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le manque d'effectifs de la police fédérale pour assurer la sécurité des gares" (n° 4777)	15
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het beleid van de gesloten stations als reactie op de onveiligheid" (nr. 4845)	15	- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique des gares fermées comme réponse à l'insécurité" (n° 4845)	15
- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de maatregelen tegen het geweld in de trein" (nr. 4906) <i>Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, Camille Dieu, Inge Vervotte</i> , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	15	- Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les mesures contre la violence dans les trains" (n° 4906) <i>Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, Camille Dieu, Inge Vervotte</i> , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	15
Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geplande verkoop van de spoorlijn 106" (nr. 4667) <i>Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte</i> , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	18	Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet de vente de la ligne ferroviaire 106" (n° 4667) <i>Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte</i> , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	18
Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen om het station Brussel-Centraal te ontlasten" (nr. 4847) <i>Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte</i> , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven	18	Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet de désengorgement de la gare de Bruxelles-Central" (n° 4847) <i>Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte</i> , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	18
Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aanleggen van parkings voor pendelaars aan het station van 's	19	Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les créations de parkings pour les navetteurs en gare de Braine-le-	19

Gravenbrakel" (nr. 4848)

Sprekers: **Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Comte" (n° 4848)

Orateurs: **Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkdruk bij De Post" (nr. 4918)

Sprekers: **Michel Doomst, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

21

Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la charge de travail à la Poste" (n° 4918)

21

Orateurs: **Michel Doomst, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nagestreefde stijging van het reizigersvervoer met 25 procent tussen 2006 en 2012" (nr. 5016)

Sprekers: **Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

22

Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'objectif d'augmentation du transport de passagers de 25 % entre 2006 et 2012" (n° 5016)

22

Orateurs: **Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

DINSDAG 20 MEI 2008

Voormiddag

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

du

MARDI 20 MAI 2008

Matin

De vergadering wordt geopend om 10.10 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bereikbaarheid van Brussel met de trein vanuit Noord-Limburg, Mol en Geel" (nr. 4533)

01.01 Peter Vanvelthoven (sp.a-spirit): Vanuit het noorden van Limburg is de treinverbinding met het centrum van het land bijzonder moeilijk. De bijkomende trein in Herentals is een goede zaak, maar biedt geen oplossing voor de reizigers vanuit Neerpelt, Overpelt, Lommel, Mol en Geel. Is het niet mogelijk om ook de Noord-Limburgers aan te sluiten op de nieuwe snelle verbinding.

01.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Tijdens de ochtendspits wordt inderdaad voorzien in een extra P-trein tussen Herentals en Brussel. Deze trein biedt geen oplossing voor de reizigers van Noord-Limburg, maar hij kon niet op een ander moment in de dienstregeling worden ingepast.

Door de nieuwe trein wordt er wel een dienst aangeboden met een interessant aankomstuur in Brussel net voor 9 uur. Daardoor zal de bezetting van de bestaande verbinding Turnhout-Brussel, waardoor het reizigerscomfort zal toenemen. Reizigers vanuit Mol, Geel en Hasselt zullen kunnen overstappen op de P-trein in Herentals. Ook voor de reizigers uit Turnhout wordt een overstap op de nieuwe P-trein mogelijk. Een extra trein vanuit Neerpelt is onmogelijk omdat het baanvak Neerpelt-Mol enkelsporig is. We kunnen voor de studenten van de campus dus geen versterking van het

La réunion publique est ouverte à 10 h 10 par M. François Bellot, président.

01 Question de M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accessibilité de Bruxelles en venant en train du nord du Limbourg, de Mol et de Geel" (n° 4533)

01.01 Peter Vanvelthoven (sp.a-spirit) : La liaison ferroviaire avec le centre du pays est particulièrement difficile au départ du Nord du Limbourg. L'adjonction d'un train à Herentals est positive mais ne constitue pas une solution pour les voyageurs au départ de Neerpelt, d'Overpelt, de Lommel, de Mol et de Geel. N'est-il pas possible d'offrir une connexion à la nouvelle liaison rapide aux habitants du Nord du Limbourg ?

01.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Lors des heures de pointe du matin, un train P supplémentaire entre Herentals et Bruxelles est en effet prévu. Ce train n'offre pas de solution aux voyageurs du Nord du Limbourg mais il ne pouvait pas être intégré aux horaires à un autre moment.

Le nouveau train offre un service proposant une heure d'arrivée intéressante – peu avant 9 h – à Bruxelles. Il réduira le taux d'occupation de la liaison existante Turnhout-Bruxelles, ce qui améliorera le confort des voyageurs. Les voyageurs au départ de Mol, de Geel et de Hasselt pourront embarquer à bord du train P à Herentals. Les voyageurs au départ de Turnhout bénéficieront également d'une correspondance avec le nouveau train P. La mise en service d'un train supplémentaire au départ de Neerpelt est impossible, parce que le tronçon concerné ne

huidige treinaanbod in het vooruitzicht stellen.

comporte qu'une seule voie. Pour les étudiants du campus, nous ne pouvons donc, en l'état actuel des choses, envisager un renforcement de l'actuelle offre ferroviaire.

Het incident is gesloten

L'incident est clos.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de opties voor de toekomst van de Belgische regeringsparticipatie in het overheidsbedrijf Belgacom" (nr. 4833)
- mevrouw **Karine Lalieux** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van Belgacom" (nr. 4939)

02 **Questions jointes de**

- M. **Georges Gilkinet** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les options relatives à l'avenir de la participation du gouvernement belge dans l'entreprise publique Belgacom" (n° 4833)
- Mme **Karine Lalieux** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir de Belgacom" (n° 4939)

02.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Uw algemene beleidsnota bevat een sibyllijnse passage over de toekomstige situatie op het stuk van de overheidsparticipatie in Belgacom. In de regering zouden er verschillende denksporen worden gevolgd. Dat wekt de interesse van de media en zorgt voor onrust bij de werknemers en de gebruikers.

02.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!) : Votre note de politique générale comporte un passage sibyllin quant à l'avenir de la participation de l'État belge dans Belgacom. Il semble que plusieurs options coexistent au sein même du gouvernement. Cela provoque l'intérêt des médias et des inquiétudes chez les travailleurs et les utilisateurs que nous sommes.

Wat zijn de plannen van de Belgische regering met betrekking tot de gedeeltelijke verkoop van de overheidsaandelen van Belgacom? Werden er instructies gegeven aan het bedrijf en heeft er een strategische discussie plaatsgevonden? Wat zijn de garanties met betrekking tot de Belgische verankering van het bedrijf? Wat zijn uw eisen ten aanzien van Belgacom teneinde de digitale kloof te verkleinen? Werden er doelstellingen op dat vlak vooropgesteld of zal dat nog gebeuren?

Quelles sont les intentions du gouvernement belge quant à la revente partielle de ses parts dans Belgacom ? Des contacts ont-ils déjà été établis en ce sens ? Des consignes ont-elles été données à l'entreprise et une discussion stratégique a-t-elle eu lieu ? Quelles sont les garanties relatives à l'ancrage belge de l'entreprise ? Quelles sont vos exigences à l'égard de Belgacom en vue de réduire la fracture numérique ? Des objectifs sont-ils ou seront-ils fixés en la matière ?

De **voorzitter**: Mevrouw Lalieux is nog niet aangekomen.

Le **président** : Mme Lalieux n'est pas encore arrivée.

02.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Ik heb die vraag al beantwoord in mijn algemene beleidsnota. Het stoort me echter niet om een en ander nog eens te herhalen.

02.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*) : J'ai déjà répondu à cette question dans ma note politique. Néanmoins, répéter mes propos ne me gêne aucunement.

De **voorzitter**: Mijnheer Gilkinet, wil u vraag nr. 4834 stellen?

Le **président** : Monsieur Gilkinet, voulez-vous poser la question n°4834 ?

03 **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aankoopbeleid van voertuigen van de NMBS en de milieubelasting ervan" (nr. 4834)**

03 **Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique d'achat de véhicules de la SNCB et la charge environnementale de ceux-ci" (n° 4834)**

03.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De NMBS-werknemers maken gebruik van de Toyota Hilux, een brandstofverslindend en erg vervuilend voertuigtype. De NMBS heeft op milieuvlak

03.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!) : Des travailleurs de la SNCB utilisent des véhicules Toyota Hilux, un modèle gourmand et excessivement polluant. La SNCB a pourtant un

nochtans een essentiële rol te vervullen.

Het spreekt vanzelf dat de NMBS moet beschikken over voertuigen die geschikt zijn voor moeilijk toegankelijk, ongebaand terrein. Wanneer die brandstofverslindende voertuigen echter in de stad rondrijden, veroorzaken ze niet enkel grote milieuhinder, maar bezoedelen ze ook het imago van de NMBS.

Welk aankoopbeleid voert de NMBS wat haar wagenpark betreft? Wordt ook telkens voor een milieubestek gezorgd? Werden er precieze doelstellingen vastgesteld? Hoeveel voertuigen van het type Toyota Hilux of van een soortgelijk type rijden er rond voor rekening van de NMBS en van Infrabel? Door wie worden die voertuigen gebruikt? Voor welke opdrachten? Wat is hun aandeel in het totale wagenpark van de NMBS? Wanneer werden ze aangekocht? Op grond van welke criteria? Bent u van plan voor de volgende aankopen rekening te houden met het verbruik en met de uitstoot van fijn stof?

03.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Bij de aankoop van voertuigen houdt de NMBS rekening met de milieuhinder, in het bijzonder met het verbruik, met de CO₂-uitstoot en met de Euronorm.

De terreinwagens maken minder dan 1,5 procent van het wagenpark van de NMBS uit. Die voertuigen zijn onmisbaar voor teams die moeten werken op moeilijk toegankelijk terrein.

Het wagenpark van Infrabel omvat 1.280 motorvoertuigen, waarvan negentien terreinwagens. Dertien van die voertuigen werden medio 2007 geleverd aan de snelle interventiebrigades voor de bovenleidingen, twee begin 2008 bij de I5-operatoren, en de vier overige voertuigen zijn verouderd of worden ingezet op verschillende werven of bij onderhoudsploegen. Over het algemeen worden deze voertuigen gebruikt door de interventieteams of de teams die moeten werken aan moeilijk toegankelijke installaties. Een volgende levering van vier voertuigen van het type Hilux is voor eind dit jaar gepland.

Het wagenpark van de NMBS telt 260 wagens, waaronder een begin 2008 aangekochte Toyota Hilux voor de inspectie van de goederenwagens die vertrekken uit de kalksteengroeve "Les Petons" in Yves-Gomezée.

De NMBS-Holding bezit geen enkel voertuig van het type Toyota Hilux.

rôle fondamental à jouer en matière environnementale.

Il est normal que la SNCB dispose de véhicules qui permettent d'arriver à des terrains difficiles d'accès mais, quand ils circulent en ville, l'effet néfaste sur l'environnement de ces véhicules excessivement énergivores n'a d'égal que leur effet néfaste sur l'image de la SNCB.

Quelle est la politique d'achat de véhicules automobiles de la SNCB ? Un cahier des charges environnemental est-il systématiquement prévu ? Des objectifs précis ont-ils été fixés ? Combien de véhicules de type Toyota Hilux ou équivalent roulent-ils à la SNCB et chez Infrabel ? Qui utilise ces véhicules ? Pour quelles missions ? Quelle proportion représentent-ils sur le total des véhicules de la SNCB ? Quand ont-ils été achetés ? Selon quels critères ? Comptez-vous intégrer des critères de consommation et d'émission de particules pour les prochains achats ?

03.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*) : Lors des achats de véhicules, la SNCB tient compte de la charge environnementale, en particulier de la consommation, des émissions de CO₂ et de la norme Euro.

Les tout-terrains représentent moins de 1,5 % du parc de véhicules du groupe SNCB. Ces véhicules sont indispensables pour les équipes devant opérer dans des installations difficilement accessibles.

Le parc automobile d'Infrabel compte 1 280 véhicules motorisés dont dix-neuf véhicules tout-terrains. Treize de ces véhicules ont été livrés aux brigades d'intervention rapide caténaires mi-2007, deux aux brigades opérateurs I5 début 2008, les quatre autres véhicules étant vétustes ou affectés à divers chantiers ou équipes d'entretien. En général, ces véhicules sont utilisés par des équipes d'intervention ou des équipes devant opérer dans des installations difficilement accessibles. Une prochaine livraison de quatre véhicules de type Hilux aura lieu à la fin de cette année.

Le parc automobile de la SNCB comprend 260 voitures dont une Toyota Hilux acquise début 2008 pour l'inspection des wagons de marchandises qui partent de la carrière « Les Petons » à Yves-Gomezée.

La SNCB Holding ne possède aucun véhicule de modèle Toyota Hilux.

03.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik ben verwonderd dat een dergelijk voertuig in de stad rondrijdt, in Charleroi. Als het dan toch nodig is terreinwagens in te zetten, dan is het mogelijk om voor minder energievervlindende en handzamere modellen te kiezen.

De NMBS moet waken over haar imago en consequent zijn in haar strijd tegen de opwarming van de aarde en de verontreiniging door fijn stof. Ik twijfel er niet aan dat u daar waakzaam op zal toezien.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de opties voor de toekomst van de Belgische regeringsparticipatie in het overheidsbedrijf Belgacom" (nr. 4833)
- mevrouw **Karine Lalieux** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van Belgacom" (nr. 4939) (Voortzetting)

04.01 Karine Lalieux (PS): Het zinnetje "kan de federale regering zich beraden over het niveau van de overheidsparticipatie in de historische operator" in uw algemene beleidsnota is niet onopgemerkt gebleven. Aangezien u in de commissie nogal vage antwoorden op onze vragen om verduidelijking heeft gegeven, stel ik u liever een open vraag. Op die manier kan u uw standpunt over dit uitermate gevoelige dossier wellicht in nauwkeuriger en vrijmoediger bewoordingen formuleren.

Wat zijn uw prioriteiten en plannen met betrekking tot Belgacom? Zijn de overige regeringsleden, en meer bepaald de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen, dezelfde mening toegedaan? Dringt u er bij de regering op aan een meerderheidsaandeel in Belgacom te behouden?

04.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Als minister van Overheidsbedrijven wil ik de belangen van Belgacom en zijn personeel verdedigen, met het oog op een betaalbare, kwalitatief hoogstaande dienstverlening die de belangen van de Staat als aandeelhouder kan dienen.

Vandaag bezit de Staat 53,5 procent van de Belgacom-aandelen. Indien er zich een strategische opportuniteit aandient, moeten we de participatiegraad van de Staat in Belgacom ter discussie durven te stellen. Daarbij moeten we evenwel steeds de twee basiscriteria voor ogen houden die ik daarnet heb vermeld.

03.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Mon étonnement est lié à la présence d'un tel véhicule en milieu urbain, à Charleroi. En outre, là où des véhicules tout-terrains sont nécessaires, il est possible d'opter pour des modèles moins énergivores et plus maniables.

La SNCB doit veiller à son image et être cohérente dans sa lutte contre le dérèglement climatique et la pollution par les particules fines. Je ne doute pas que vous vous y montrerez attentive.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- M. **Georges Gilkinet** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les options relatives à l'avenir de la participation du gouvernement belge dans l'entreprise publique Belgacom" (n° 4833)
- Mme **Karine Lalieux** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir de Belgacom" (n° 4939) (Continuation)

04.01 Karine Lalieux (PS) : Dans votre note de politique générale, la phrase "le gouvernement fédéral peut délibérer sur le niveau de participation de l'Etat dans l'opérateur historique" n'est pas passée inaperçue. Vos explications face à nos demandes d'éclaircissements en commission étant restées floues, je préfère vous poser une question ouverte, vous permettant peut-être une plus grande précision et une plus grande franchise quant à votre position sur un dossier éminemment sensible.

Quelles sont vos priorités et vos projets au sujet de Belgacom ? Sont-ils partagés par l'ensemble du gouvernement et plus spécifiquement par le ministre des Entreprises et de la Simplification ? Encouragez-vous le gouvernement à maintenir une part majoritaire dans Belgacom ?

04.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : En tant que ministre des Entreprises publiques, je veux défendre les intérêts de Belgacom et de son personnel, et ce en vue de fournir un service payable de haute qualité, qui puisse servir les intérêts de l'État en tant qu'actionnaire.

Aujourd'hui, l'État possède 53,5% des actions de Belgacom. Si une opportunité stratégique se présente, nous devons oser discuter du niveau de participation de l'État dans Belgacom, en gardant toujours à l'esprit les deux critères fondamentaux que je viens de citer.

In mijn algemene beleidsnota heb ik gesteld dat Belgacom moet blijven bijdragen tot het dichten van de digitale kloof. Die doelstelling werd nog niet bereikt.

04.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Het is net die zin uit uw algemene beleidsnota en het regeerakkoord die ons verontrust.

We zullen erop toezien dat een eventuele strategische openstelling van Belgacom de Belgische klanten niet benadeelt en de Belgische verankering van het bedrijf niet in het gedrang brengt.

04.04 Karine Lalieux (PS): De werknemers hebben dit weekend nog herhaald dat een privatisering neerkomt op een oorlogsverklaring!

Wat de universele dienstverlening betreft, hebben we moeten vechten voor de omzetting van de secundaire richtlijnen en de gelijke toepassing van die universele dienstverlening op het ganse grondgebied.

Het begrip strategie is een vlag die vele ladingen dekt. Indien een minister van onze regering het voorwendsel van de regulator aangrijpt om te stellen dat Belgacom moet geprivatiseerd worden, kan men evengoed de liberalisering van De Post overwegen!

Ik wil de heer Gilkinet er ook aan herinneren dat Ecolo en Groen! zich tijdens een verkiezingsdebat in 2007 voor de privatisering van Belgacom hebben uitgesproken. Jean-Michel Javaux heeft daar in hoogsteigen persoon een lans voor gebroken!

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de capaciteit van de 'studententreinen'" (nr. 4979)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de zondagavondtrein van Turnhout naar Leuven" (nr. 5254)

05.01 David Geerts (sp.a-spirit): Op zondagavond nemen heel wat studenten de trein naar de stad waar ze studeren aan universiteit of hogeschool. Op vrijdagavond keren ze dan massaal terug. Bij die gelegenheden zitten de treinstellen dan ook werkelijk overvol. Hier kan men nog moeilijk van

Dans ma note de politique générale, j'ai stipulé que Belgacom devait continuer à contribuer à la réduction de la fracture numérique. Cet objectif n'est pas encore concrétisé.

04.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : J'entends que cette phrase qui figure dans votre note de politique générale ainsi que dans l'accord de gouvernement justifie que nous nous en inquiétions.

Nous serons attentifs à ce qu'une éventuelle ouverture stratégique de Belgacom ne se fasse pas au détriment des utilisateurs belges ni de l'ancrage belge de l'entreprise.

04.04 Karine Lalieux (PS) : Les travailleurs ont répété ce week-end que si privatisation il y avait, ce serait la guerre !

Concernant le service universel, on a dû lutter pour la transposition des directives secondaires et pour faire en sorte que ce service universel soit égal sur tout le territoire.

Parler de stratégie ne veut rien dire. Quand on entend le discours d'un ministre de notre gouvernement prenant le prétexte du régulateur pour dire qu'il faut privatiser Belgacom, on peut aussi envisager de libéraliser La Poste !

Je rappellerai aussi à M. Gilkinet que lors d'un débat dans le cadre des élections de 2007, Ecolo et Groen s'étaient prononcés pour la privatisation de Belgacom. Jean-Michel Javaux lui-même l'avait dit !

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la capacité des *trains d'étudiants*" (n° 4979)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le train du dimanche soir entre Turnhout et Louvain" (n° 5254)

05.01 David Geerts (sp.a-spirit) : Le dimanche soir, de nombreux étudiants prennent le train pour se rendre dans la ville où ils poursuivent leurs études supérieures. Le vendredi soir, ils rentrent en masse chez eux. Les trains sont alors bien évidemment bondés et on peut encore difficilement

kwalitatieve dienstverlening vanwege de NMBS spreken.

parler de service de qualité de la part de la SNCB.

Wordt er door de NMBS rekening gehouden met die voorspelbare piekmomenten? Wordt er voorzien in bijkomende capaciteit? Worden er geregeld steekproeven gehouden om de bezettingsgraad te kennen?

La SNCB tient-elle compte de ces périodes de pointe prévisibles ? Une capacité supplémentaire est-elle prévue ? Des sondages sont-ils régulièrement réalisés pour connaître le taux d'occupation ?

05.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Bestaat er cijfermateriaal over die bewuste studententreinen en dan meer in het specifiek over de studententrein bij uitstek, met name de trein die op zondagavond iets na 20 uur van Turnhout via Herentals naar Leuven rijdt?

05.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Existe-t-il des données chiffrées relatives à ces trains d'étudiants ? Je pense plus particulièrement au train qui le dimanche soir quitte Turnhout peu après 20 heures pour Louvain, via Herentals ?

05.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Deze problematiek wordt door de NMBS welk degelijk ernstig genomen. Er wordt voortdurend gezocht naar oplossingen voor de acute problemen, maar dat is niet altijd makkelijk.

05.03 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : La SNCB prend bel et bien ce problème au sérieux. Elle recherche constamment des solutions aux problèmes aigus, ce qui n'est pas toujours facile.

Op vrijdag- en zondagavonden wordt er in bijkomende treinen voorzien vanuit en naar de universiteitssteden. De zondagavondtreinen tussen onder meer Herentals, Mol en Antwerpen enerzijds en Leuven anderzijds hebben nu al een grote capaciteit. De treinbegeleiders noteren de bezettingsgraad bij elk traject. Bij een overbezetting op chronische basis wordt hiervan melding gemaakt en wordt het aanbod - indien het rollend materieel beschikbaar is - uitgebreid. Zo heeft de trein die op zondagavond om 20.06 uur in Turnhout vertrekt en die, na een overstap in Herentals, naar Leuven spoort, voortdurend een bezettingsgraad tussen 110 en 120 procent. Voor dit concrete geval is de NMBS momenteel op zoek naar een versterking van het aanbod.

Des trains supplémentaires sont prévus les vendredis et dimanches soir pour desservir les villes universitaires. Les trains du dimanche soir reliant notamment Herentals, Mol et Anvers à Louvain offrent actuellement déjà une capacité importante. Les accompagnateurs notent le taux d'occupation sur chaque trajet et informent le service compétent de toute surcharge chronique, après quoi l'offre est élargie si du matériel roulant est disponible. Ainsi, pour les étudiants qui prennent le train de 20 h 06 à Turnhout le dimanche soir et changent de convoi à Herentals à destination de Louvain, le taux d'occupation est de 110 % sur le premier train et de 120 % sur le second. La SNCB est actuellement à la recherche d'une solution pour renforcer son offre dans ce cas concret.

05.04 David Geerts (sp.a-spirit): In de ruime regio Turnhout - toch zo'n 170.000 inwoners - wonen heel wat studenten die zondagavond naar hun studiestad moeten sporen. Op die treinen is het capaciteitsprobleem bijzonder acuut. Ik zal bij de aanvang van het schooljaar 2008-2009 opnieuw de zondagavondtrein nemen en zien welke vooruitgang er werd geboekt.

05.04 David Geerts (sp.a-spirit) : Pour se rendre dans la ville où ils poursuivent leurs études, les nombreux étudiants provenant de la grande agglomération de Turnhout – qui compte pas moins de 170.000 habitants – doivent prendre des trains dont les problèmes de capacité sont particulièrement aigus. Je prendrai à nouveau le train du dimanche soir au début de l'année scolaire 2008-2009 pour constater les progrès réalisés.

05.05 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Dit antwoord stemt me hoopvol.

05.05 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Cette réponse est encourageante.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "MassPost" (nr. 4470)

06 Question de M. Bart Tommelein à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "MassPost" (n° 4470)

06.01 Bart Tommelein (Open Vld): MassPost is gericht op klanten die pakketten vanaf vijfhonderd stuks versturen. De dienstverlening werd echter de afgelopen jaren drastisch ingeperkt. Wat is de reden voor het terugschroeven van deze dienstverlening? Was er de afgelopen jaren een toename of een afname van het gebruik van deze dienst? Blijft de dienstverlening momenteel gegarandeerd? Is er voorzien in een evaluatieperiode?

06.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De Post heeft 25 MassPostcentra voor de afgifte van grote volumes van meer dan vijfhonderd brieven of pakketten. Er zijn zes zogenaamde hypercentra voor MassPost en negentien gewone. Er is een verschil tussen de openingsuren van beide. De gewone MassPost-centra zijn bedoeld voor professionele gebruikers en garanderen een dag-plus-één verwerking. Gemiddeld werden er in 2007 22 afgiften van briefwisseling per dag gedaan in het MassPost-kantoor van Oostende, vooral in de voormiddag. Daarom kreeg de voltijdse bediende in het kantoor in Oostende nog bijkomende taken toegewezen. De Post vraagt om de afgiften aan te kondigen, zodat de activiteiten optimaal gepland kunnen worden. De Post evalueert ongeveer één keer per jaar de werking van de MassPost-centra.

06.03 Bart Tommelein (Open Vld): Efficiëntie is inderdaad belangrijk en voor dringende zaken kunnen de klanten altijd nog naar Brugge.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de eigendommen van de NMBS die het stadsbeeld van Brussel aantasten" (nr. 5004)

07.01 Zoé Genot (Ecolo-Groen!): Aan de uitgang van het Zuidstation, de toegangspoort tot België voor de HST-reizigers, bevindt zich een groot gebouw dat de NMBS al jarenlang laat vervallen.

De reiziger loopt over een afstand van meer dan honderd meter langs lokalen waarvoor een muur werd opgetrokken, die op zijn beurt bedekt is met affiches. Sinds wanneer zijn de lokalen onder de sporen van het Zuidstation dichtgemetseld? Wat is men met die lokalen van plan en op welke termijn? In het station Kapellekerk is Recyclart gevestigd, een centrum voor culturele inschakeling en wijkwerking. Wat zijn de plannen van de NMBS voor

06.01 Bart Tommelein (Open Vld) : Le service MassPost est destiné aux clients qui souhaitent envoyer plus de cinq cents colis. Ce service a toutefois été considérablement limité ces dernières années. Pourquoi ? Le recours à ce service a-t-il augmenté ou diminué ces dernières années ? Ce service demeure-t-il actuellement garanti ? A-t-on prévu une période d'évaluation ?

06.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Pour le dépôt de volumes importants de plus de cinq cents lettres ou paquets, la Poste dispose d'un réseau de 25 centres MassPost, soit six « hypercentres » et dix-neuf centres ordinaires. Les heures d'ouverture diffèrent selon le type de centre. Les centres MassPost ordinaires sont destinés aux utilisateurs professionnels et assurent un traitement J + 1. En moyenne, 22 dépôts quotidiens de correspondance ont été effectués au bureau MassPost d'Ostende en 2007, principalement en matinée. C'est pourquoi l'employé à temps plein du bureau d'Ostende s'est vu confier des tâches supplémentaires. La Poste demande que les dépôts soient annoncés pour permettre une planification optimale des activités. En outre, elle évalue environ une fois par an le fonctionnement des centres MassPost.

06.03 Bart Tommelein (Open Vld) : L'efficacité constitue effectivement un aspect important et pour les urgences, les clients peuvent toujours se rendre à Bruges.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Zoé Genot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les chancres de la SNCB à Bruxelles" (n° 5004)

07.01 Zoé Genot (Ecolo-Groen!) : À la sortie de la gare du Midi, porte d'entrée de la Belgique pour les passagers descendant du TGV, la SNCB entretient depuis de nombreuses années un gigantesque chancre.

Le passager longe sur plus de cent mètres des locaux murés, recouverts d'affiches. Depuis combien de temps les locaux situés sous les voies de la gare du Midi sont-ils murés? Quels sont les projets pour ces locaux et à quelle échéance? La gare de La Chapelle accueille un centre culturel d'insertion et d'animation de quartier, Recyclart. Quel type de projets a la SNCB pour cette gare et pour une autre gare inoccupée, celle du Congrès?

dat station en voor het station Congres, dat eveneens leegstaat? Staan er nog meer lokalen leeg?

D'autres locaux sont-ils inoccupés ?

07.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De twee uitbreidingsvierhoeken van de sporen van het Zuidstation, de grote en de kleine, bevinden zich tussen het station en de Zuidlaan, en worden van elkaar gescheiden door de Argonnestraat. De Post is eigenaar van nagenoeg het volledige terrein, uitgezonderd 10 procent van de grote vierhoek die in handen is van de NMBS Holding en gebruikt wordt door de MIVB en de politie (spoorwegbrigade). De Post, die verhuisd is naar de site op het Klein Eiland, zal het deel waarvan ze eigenaar is, verkopen. De toekomstige eigenaars zullen die site in samenwerking met Beliris, het Brussels Gewest en de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis opnieuw aanleggen. De vzw Recyclart gebruikt een groot aantal lokalen van het station Brussel- Kapellekerk. De overige lokalen worden gebruikt door de Archieven van de NMBS-Groep en door de vzw Groep S. Er zijn dus niet meteen nieuwe plannen in dat verband. De vzw Congrès-Culture maakt gebruik van enkele lokalen in het station Congres. Die vzw zal er culturele evenementen organiseren, wat moet bijdragen tot een positieve beeldvorming en de veiligheid ten goede zal komen. De andere lokalen hebben een technische bestemming. Er staan geen lokalen leeg in de Noord-Zuid-verbinding.

07.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*) : Les deux quadrilatères d'expansion des voies de la gare du Midi, le grand et le petit, sont situés entre la gare et le Boulevard du Midi et sont séparés l'un de l'autre par la rue d'Argonne. La Poste est propriétaire de la quasi-totalité de ces quadrilatères, exception faite de 10 % du grand appartenant à la SNCB Holding et occupés par la STIB et la police (brigade des chemins de fer). La Poste qui a déménagé sur le site de la Petite-Ile, va vendre la partie dont elle est propriétaire. Les futurs propriétaires réaménageront ce site avec la collaboration de Beliris, de la Région de Bruxelles et des communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles. L'ASBL Recyclart occupe une bonne partie des locaux de Bruxelles-Chapelle. Les autres locaux sont occupés par le groupe SNCB-Archives et par le Groupe S ASBL. Il n'y a donc pas dans l'immédiat de nouveaux projets la concernant. L'ASBL Congrès-Culture occupe quelques locaux de la gare du Congrès. Cette ASBL va y organiser des événements culturels, ce qui donnera une image positive et engendrera plus de sécurité. Les autres locaux sont des locaux techniques. Il n'y a pas de locaux inoccupés dans la jonction Nord-Midi.

07.03 **Zoé Genot** (Ecolo-Groen!): Mijn vraag sloeg niet op de lokalen van De Post. Bij het verlaten van het Zuidstation ziet men, onder de sporen, een aantal lokalen die al meer dan tien jaar niet worden gebruikt. Dat heeft niets te maken met het vertrek van De Post. Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag. Ik zou ze opnieuw kunnen stellen, met meer bijzonderheden over de plaats die ik bedoel.

07.03 **Zoé Genot** (Ecolo-Groen!) : Ma question ne portait pas sur les locaux de La Poste. Quand on sort de la gare du Midi, sous les voies, il y a des locaux inoccupés depuis plus de dix ans, ce qui n'a rien à voir avec le départ de La Poste. Je pense qu'on n'a pas répondu à ma question. Je pourrais la poser une nouvelle fois en spécifiant le lieu dont je veux parler.

In het centrum van Brussel zijn er te weinig lokalen voor economische of culturele activiteiten. Die zouden het imago van de stad nochtans een boost kunnen geven, vooral in de stationsomgeving.

Le centre de Bruxelles manque d'espaces pour des activités économiques ou culturelles, qui pourraient donner une image positive, particulièrement à la sortie de la gare.

07.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Volgens onze informatie worden die lokalen weldra verkocht.

07.04 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*) : Selon nos informations, ces locaux vont être vendus très bientôt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Voorzitter: Jef Van den Bergh

Président: Jef Van den Bergh

08 **Samengevoegde vragen van**
- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de realtime informatie van de NMBS" (nr. 4917)

08 **Questions jointes de**
- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la communication d'informations en temps réel par

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de informatie aan de treingebruikers via sms over treinvertragingen" (nr. 4932)
 - mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomstige samenwerking tussen de NMBS en Microsoft" (nr. 4938)
 - de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het partnerschap NMBS/Microsoft voor informatie aan de pendelaars" (nr. 5053)

la SNCB" (n° 4917)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la communication d'informations par SMS concernant les retards de trains aux usagers des chemins de fer" (n° 4932)

- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la future collaboration entre la SNCB et Microsoft" (n° 4938)

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le partenariat SNCB/Microsoft pour informer les navetteurs" (n° 5053)

08.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Via een samenwerking met Microsoft wil de NMBS de reiziger heel snel informatie verschaffen over vertragingen of incidenten op hun treintraject. Deze dienst zou nauwelijks iets kosten en eind 2008 start een proefproject bij duizend personen. In welke mate is dit project gekoppeld aan het PIDAAS-project? Contacten tussen Microsoft en Deutsche Bahn leidden niet tot resultaten. Waarom gaat de NMBS dan zo snel? Is een proefproject eind 2008 haalbaar? Hoeveel zal dit kosten? Staan die kosten in verhouding tot de geleverde meerwaarde?

08.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Une collaboration avec Microsoft doit permettre à la SNCB de fournir très rapidement des informations aux voyageurs sur tout retard ou incident sur leur trajet. Ce service serait quasiment gratuit et un projet pilote serait lancé fin 2008 avec mille usagers. Dans quelle mesure ce projet est-il lié au projet PIDAAS ? Des contacts entre Microsoft et Deutsche Bahn n'ont produit aucun résultat. Pourquoi la SNCB agit-elle dès lors aussi rapidement ? Un projet pilote pourrait-il être lancé pour fin 2008 ? Combien coûtera-t-il ? Ces coûts sont-ils proportionnels à la plus-value fournie ?

08.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ik heb over deze problematiek bij herhaling de voorganger van de minister ondervraagd. Volgens de heer Tuybens was informatieverstrekking voor de treinreizigers via sms nog niet haalbaar omwille van technische en budgettaire redenen. Impliceert de geplande samenwerking met Microsoft dat die technische hinderpalen nu opgeruimd zijn en dat de informatie voortaan volledig automatisch, accuraat en up to date verstrekt zal kunnen worden?

08.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : J'ai interrogé le prédécesseur de la ministre à plusieurs reprises à ce sujet. Selon M. Tuybens, les informations ne pouvaient pas encore être transmises aux voyageurs par sms pour des raisons techniques et budgétaires. La collaboration prévue avec Microsoft implique-t-elle que ces obstacles techniques sont à présent levés et que les informations actualisées pourront à l'avenir être communiquées tout à fait automatiquement et avec précision ?

Wat is de kostprijs van het samenwerkingsverband met Microsoft? Zullen die kosten niet worden doorgerekend aan de reizigers? Hoe ziet het tijdspad eruit? Hoe is de concrete werkwijze na een positieve evaluatie? Zal het systeem enkel bruikbaar zijn voor abonnees via een aparte inschrijving en vanaf hoeveel minuten vertraging zal men een waarschuwing krijgen? Aangezien de NMBS er niet eens in slaagt accurate informatie te geven in de stations, hoe zal men daar dan wel in slagen via het Windowsplatform en via sms?

Quel est le coût du partenariat avec Microsoft ? Ce coût ne sera-t-il pas répercuté sur les voyageurs ? Qu'en est-il du calendrier ? Quelle sera la méthode de travail concrète à l'issue d'une évaluation positive ? Le système ne sera-t-il accessible qu'aux abonnés par le biais d'une inscription séparée et à partir de combien de minutes de retard recevra-t-on un avertissement ? Alors que la SNCB ne parvient même pas à informer correctement les voyageurs dans les gares, comment y parviendra-t-on par le biais de la plateforme Windows et par le biais de sms ?

08.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Het aangekondigde partnerschap met Microsoft voor de informatieverstrekking aan de reizigers ziet er veelbelovend uit. Op grond van welk bestek werd

08.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Le partenariat annoncé avec Microsoft en matière de diffusion d'informations aux voyageurs semble prometteur. Sur base de quel cahier des charges

de offerteaanvraag voor die dienst uitgeschreven? Wanneer werd die bekendgemaakt? Hoeveel bedrijven hebben erop geantwoord? Op grond van welke criteria werd er voor die technologie geopteerd? Beschikt de NMBS over alle mogelijke garanties dat die dienst ook toegankelijk zal zijn voor treinreizigers die een ander besturings- of mailsysteem dan dat van Microsoft gebruiken?

08.04 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De NMBS wil de informatieverstrekking aan de reizigers verbeteren om de kwaliteit van de dienstverlening te verhogen.

(*Frans*) De NMBS verkent momenteel de markt alvorens gespecialiseerde software aan te kopen. Ze wil ook meer informatie aanbieden op haar website en die regelmatig updaten.

(*Nederlands*) Daarnaast is de NMBS geïnteresseerd in specifieke Windowstoepassingen zoals Live Messenger of e-mail via Live Hotmail om accurate informatie te verstrekken aan de reizigers.

(*Frans*) De dienst Windows Live is inbegrepen in het programma Windows en er is geen bijkomende licentie voor vereist. Dat systeem biedt bovendien het voordeel dat het erg wijdverbreid is. De sms-dienst wordt als een bijkomend informatiekanaal gezien.

(*Nederlands*) De mogelijkheden voor treinreizigers zijn talrijk. Ze kunnen bijvoorbeeld een specifiek mailadres aanvragen om voortdurend geïnformeerd te worden.

(*Frans*) De geplande verzending van sms-berichten in real time wordt dit jaar nog getest. Op grond van de resultaten kan het project eventueel worden uitgebreid tot een aantal computertoepassingen in samenwerking met Microsoft. De NMBS zal zelf zorgen voor de verbinding tussen haar informatiesysteem en het platform van Windows Live. Ze heeft niets aangekocht bij Microsoft. Uw vraag over een offerteaanvraag is dus zonder voorwerp.

(*Nederlands*) Er worden twee concepten uitgetest, een waarbij de reiziger een sms of e-mail ontvangt in geval van vertraging en een waarbij de reiziger zelf per sms een dienstregeling opvraagt en realtime informatie krijgt.

(*Frans*) De NMBS zal nog andere informatiekanaalen onderzoeken. Dat zal echter pas mogelijk zijn indien de eerste projecten een afdoend resultaat

l'appel d'offres pour ce service a-t-il été lancé ? Quand a-t-il été publié ? Combien de sociétés y ont-elles répondu ? Quels critères ont-ils présidé au choix de cette technologie ? La SNCB dispose-t-elle de toutes les assurances que ce service sera accessible aux navetteurs qui n'utilisent pas Microsoft comme système d'exploitation ou comme messagerie ?

08.04 **Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*) : Dans un souci de qualité du service, la SNCB entend améliorer l'information aux voyageurs.

(*En français*) La SNCB consulte actuellement le marché pour acquérir un *software* spécialisé. Elle envisage également d'augmenter le volume et le rythme des mises à jour des informations disponibles sur son site.

(*En néerlandais*) La SNCB s'intéresse en outre à des applications Windows spécifiques comme Live Messenger ou le courrier électronique par le biais de Live Hotmail pour informer correctement les voyageurs.

(*En français*) Le service Windows Live est inclus dans le programme Windows et ne nécessite pas une licence supplémentaire. Ce système présente en outre l'avantage d'être très fortement diffusé. Le service sms est envisagé comme un canal d'information supplémentaire.

(*En néerlandais*) Les possibilités pour les voyageurs sont nombreuses. Ils peuvent par exemple demander une adresse électronique spécifique pour être informés en permanence.

(*En français*) Le projet de transmission de sms en temps réel fera l'objet d'un test cette année. En fonction des résultats, il pourra éventuellement être étendu à une série d'applications PC en collaboration avec Microsoft. La SNCB se chargera elle-même de la liaison entre son système d'informations en temps réel et la plate-forme de Windows Live. Elle n'a rien acheté à Microsoft. La question de l'appel d'offres est donc sans objet.

(*En néerlandais*) Deux concepts sont testés. Dans le premier cas, le voyageur reçoit un sms ou un courriel en cas de retard. Dans le second cas, le voyageur demande lui-même par sms un horaire avec des informations en temps réel.

(*En français*) La SNCB recherchera d'autres possibilités de diffusion de ses informations. Cela ne sera envisageable que si les premiers projets

opleveren. De werkingsmodaliteiten zijn nog niet vastgelegd. Ze moeten in samenwerking met de diverse partners worden bepaald.

(Nederlands) Er is tevens een project waarbij realtime audio- en visuele informatie in de stations en stopplaatsen wordt verspreid. Dit project loopt onafhankelijk van de andere informatieprojecten, maar er wordt uiteraard gewaakt over de coherentie van de informatie tussen de verschillende kanalen.

Binnenkort start de eerste test met het communiceren van realtime informatie over aansluitingen door treinbegeleiders op de IC-verbinding tussen Oostende en Eupen. De NMBS is echter niet op de hoogte van projecten van Microsoft en Deutsche Bahn.

Opdat de informatie zo precies mogelijk zou zijn werkt de NMBS nauw samen met Infrabel. Door de modernisering en de concentratie van de seinhuizen moeten steeds minder treinen manueel worden geregistreerd. Dit beperkt geleidelijk het foutenrisico bij de berekening van eventuele vertragingen. Dat risico is vandaag aanvaardbaar in het kader van het sms-project. Reizigers die daarvan gebruik maken, zullen vooraf worden geïnformeerd over de mogelijke kleine foutenmarge.

08.05 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Momenteel schieten heel wat stations tekort op het vlak van het verstrekken van basisinformatie. Daaraan moet dringend gewerkt worden.

08.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Na de talrijke negatieve antwoorden die me tijdens de vorige regeerperiode op vragen over deze problematiek werden verstrekt, is er nu eindelijk perspectief op een dergelijke dienstverlening. Ik reken alvast op een efficiënte werking ervan.

08.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Wat houdt dat partnerschap met Microsoft precies in? U hebt gezegd dat de NMBS met Microsoft zou samenwerken, zonder evenwel software aan te kopen. Betekent dat dat Microsoft zijn technologie gewoon aanbiedt? Volgens mij moet er van in het begin voor worden gezorgd dat gebruikers die met andere software dan die van Microsoft werken, eveneens toegang tot die nieuwe toepassing krijgen.

08.08 Minister Inge Vervotte (*Frans*): De aanbesteding betreft het realtime verzenden van informatie via sms. Die dienst bestaat reeds bij

s'avèrent concluants. Les modalités de fonctionnement ne sont pas encore établies. Elles devront être définies en collaboration avec les différents partenaires.

(En néerlandais) Il existe également un projet visant à diffuser les informations audio et visuelles en temps réel dans les gares et les points d'arrêt. Ce projet est réalisé parallèlement aux autres projets d'information mais on veille évidemment à ce que les informations entre les différents canaux soient cohérentes.

Il sera bientôt procédé au premier test de communication par les accompagnateurs de train d'informations en temps réel concernant les correspondances sur la liaison IC Ostende-Eupen. La SNCB n'est toutefois pas au courant de projets de Microsoft et de la Deutsche Bahn.

Afin que les informations soient les plus précises possible, la SNCB travaille en étroite collaboration avec Infrabel. De moins en moins de trains doivent être enregistrés manuellement en raison de la modernisation et de la concentration des cabines de signalisation, ce qui réduit progressivement le risque d'erreur lors du calcul d'éventuels retards. Ce risque est aujourd'hui acceptable dans le cadre du projet SMS. Les voyageurs qui feront usage de ce service seront informés préalablement de la possibilité d'une faible marge d'erreur.

08.05 Michel Doomst (CD&V - N-VA): À l'heure actuelle, l'information du voyageur est totalement insuffisante dans de nombreuses gares. Il convient d'urgence de combler cette lacune.

08.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Après les nombreuses réponses négatives qui m'ont été données sous la précédente législature à des questions portant sur ce problème, nous pouvons enfin espérer une amélioration du service sur ce point. J'espère que le progrès sera réel.

08.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Quelle est la nature du partenariat avec Microsoft? Vous avez dit que la SNCB allait travailler avec Microsoft mais sans rien acheter. Cela signifie-t-il que Microsoft offre sa technologie? À mon avis, il faut envisager dès le départ l'accès aux personnes qui recourent à d'autres logiciels que ceux offerts par Microsoft.

08.08 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Le marché concerne la délivrance de l'information en temps réel via des SMS. Il s'agit d'un service qui

Microsoft. Een offerteaanvraag is dus niet nodig.

existe déjà chez Microsoft. Un appel d'offres n'est donc pas nécessaire.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overdracht door Belgacom van haar klanten met een sociaal tarief" (nr. 5052)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het verzoek van het overheidsbedrijf Belgacom om zijn klanten met een sociaal tarief aan de particuliere operator Base over te dragen" (nr. 5229)
- de heer Christian Brotcorne aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tariefbeleid van Belgacom" (nr. 5271)
- de heer Christian Brotcorne aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het sociaal tarief van Belgacom" (nr. 5272)

09 **Questions jointes de**

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le transfert par Belgacom de ses clients à tarif social" (n° 5052)
- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la demande de l'entreprise publique Belgacom de transférer ses clients bénéficiant d'un tarif social à l'opérateur privé Base" (n° 5229)
- M. Christian Brotcorne à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique tarifaire de Belgacom" (n° 5271)
- M. Christian Brotcorne à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le tarif social de Belgacom" (n° 5272)

09.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Volgens persberichten van 29 april zou Belgacom contact hebben opgenomen met andere telefoonoperatoren om zijn klanten met een sociaal tarief aan hen over te dragen.

09.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!) : Selon des informations parues ce 29 avril dans la presse, Belgacom serait en contact avec d'autres opérateurs de téléphonie pour leur transférer ses clients bénéficiant d'un tarif social.

Kan u die informatie bevestigen? Zo ja, acht u een dergelijke demarche van een overheidsbedrijf aanvaardbaar? Is dat niet strijdig met het beginsel van de universele dienstverlening? Moet een openbare operator niet het voorbeeld geven en zich openstellen voor klanten die het financieel niet zo breed hebben? Als die overdracht zou plaatshebben, hoe zou dat dan in zijn werk gaan? Zou daarvoor betaald worden? Hoe zou in voorkomend geval het recht van de klanten op een sociaal tarief gewaarborgd worden?

Confirmez-vous cette information ? Dans l'affirmative, estimez-vous qu'une telle démarche est acceptable de la part d'une entreprise publique ? N'est-elle pas incompatible avec le principe du service universel ? Ne convient-il pas qu'un opérateur public montre l'exemple en étant ouvert aux usagers qui disposent de moins de ressources financières ? S'il se concrétise, quelle forme prendrait ce transfert ? Serait-il monnayé ? De quelle façon le droit des utilisateurs à conserver un tarif social serait-il garanti ?

09.02 **Christian Brotcorne** (cdH): Hoe moet dat nieuw gegeven geïnterpreteerd worden? Beschikt men over cijfergegevens? Hoeveel klanten die voor de ene operator niet rendabel zijn, worden het plots wél voor de andere?

09.02 **Christian Brotcorne** (cdH) : Comment faut-il interpréter cette nouvelle donne ? A-t-on des éléments chiffrés ? Combien de clients jugés non rentables par les uns le deviennent-ils subitement pour les autres ?

Volgens de Europese Commissie moeten elkaar beconcurrerende operatoren die aan dezelfde verplichtingen onderworpen zijn, een zelfde prijzen- en kostenbeleid voeren. Hoe kan men die overdracht aan andere operatoren verantwoorden? Verschilt de kostenstructuur van Belgacom dan zoveel van die van zijn concurrenten?

La Commission européenne estime que les opérateurs en concurrence soumis aux mêmes contraintes doivent converger en termes de coût et de prix. Comment peut-on justifier ce transfert vers d'autres opérateurs ? La structure de coût de Belgacom est-elle à ce point différente de celle de ses concurrents ?

Betekent het feit dat men eraan denkt om die klanten aan Base over te dragen (dat in hoofdzaak

Le fait d'envisager ce transfert de clients vers Base, qui est essentiellement un opérateur mobile,

een mobiele operator is) dat die klanten hun vaste telefoon voor een gsm zullen moeten inruilen?

signifie-t-il que ces clients devront abandonner la ligne fixe au bénéfice d'un portable ?

Hoeveel mensen genieten dat sociaal tarief? Heeft men enig idee van hun leeftijd en van de aard van de moeilijkheden waarmee ze te kampen hebben?

Combien de personnes seraient-elles concernées par ce tarif social ? A-t-on une idée de leur âge, du type de difficultés auxquelles elles doivent faire face ?

Heeft Belgacom betrouwbare cijfers gepubliceerd over de financiële last die een en ander vertegenwoordigt?

Belgacom a-t-il publié des chiffres fiables sur la charge financière que cela représente ?

Concurrenten van Belgacom, zoals Base of Tele2, hebben aangekondigd dat ze hun tarieven per 1 juli zullen verlagen. Belgacom zou daarentegen eerder van plan zijn zijn tarieven vanaf die datum te verhogen. Moet de historische operator op grond van het beheerscontract zijn prijsverhogingen niet rechtvaardigen, of kan de operator zijn prijzen naar goeddunken optrekken? Zijn er beperkingen? Zo ja, welke? Heeft Belgacom u meegedeeld waarom het die prijsverhogingen gerechtvaardigd acht? Andere operatoren kondigen prijsdalingen aan. Mag men in het licht daarvan veronderstellen dat de Belgische telecommarkt zelfs na de liberalisering zo efficiënt en transparant is dat de verhoopte winst van de liberalisering uitblijft?

Alors que des concurrents de Belgacom comme Base ou Télé2 ont annoncé une baisse de tarifs au 1^{er} juillet prochain, il semble que Belgacom ait plutôt prévu d'augmenter ses tarifs à la même date. En fonction du contrat de gestion, l'opérateur historique doit-il justifier ses augmentations de prix ou a-t-il toute liberté d'agir ? Des limites sont-elles fixées ? Si oui, lesquelles ? Avez-vous des informations de Belgacom qui justifieraient ces hausses de prix ? Alors que d'autres opérateurs annoncent des diminutions de prix, peut-on considérer que le marché des télécoms en Belgique, même libéralisé, est à ce point efficace et transparent qu'il n'entraîne pas les bénéfices escomptés de la libéralisation ?

Of bewijst die verstoring daarentegen dat Belgacom nog steeds voordeel haalt uit zijn positie van historisch operator? Zet de huidige complexiteit van de tarieven in het algemeen geen rem op de vrije concurrentie? Is het niet de taak van de overheid om aan de operatoren een minimale dienstverlening op te leggen die beantwoordt aan de basisbehoeften van de meeste gebruikers?

Ou, au contraire, cette distorsion prouve-t-elle que Belgacom tire toujours un avantage de sa position d'opérateur historique ? De manière générale, la complexité actuelle des tarifs ne constitue-t-elle pas un frein à la libre concurrence ? N'appartient-il pas aux pouvoirs publics d'imposer aux opérateurs un minimum de services qui correspondraient aux besoins de base de la majorité des utilisateurs ?

09.03 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*) : Base heeft het initiatief genomen om Belgacom voor te stellen de klanten van het bedrijf die recht hebben op een sociaal tarief over te nemen. In ruil zou het bedrijf eventueel een vrijstelling overwegen voor Belgacom wat de financiering van de door Base opgelopen kosten betreft.

09.03 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*) : Base a pris l'initiative de proposer à Belgacom la reprise de sa clientèle sociale. En retour, l'entreprise prendrait éventuellement en considération une dispense pour Belgacom au niveau du financement des coûts encourus par Base.

Omdat deze kwestie gevoelig ligt, had Belgacom, voorafgaand aan de besprekingen, een vertrouwelijkheidsakkoord gevraagd. De operator heeft een ontwerp van vertrouwelijkheidsakkoord toegezonden. Vooraleer Belgacom de gelegenheid had het te ondertekenen, had Base publieke verklaringen afgelegd, waarop Belgacom besliste een eind te maken aan de besprekingen.

En raison du caractère sensible de cette problématique, Belgacom a demandé un accord de confidentialité préalable aux discussions. Un projet d'accord de confidentialité a été transmis par l'opérateur. Avant que Belgacom n'ait eu l'opportunité de le signer, Base a fait des déclarations publiques à la suite desquelles Belgacom a décidé de mettre fin aux discussions.

De sociale tarieven zijn onderworpen aan een reeks duidelijke wetsbepalingen waardoor een overdracht van de klanten die recht hebben op een sociaal tarief van een operator naar een andere moeilijk

Les tarifs sociaux font l'objet d'un ensemble de dispositions légales précises qui rendent difficilement envisageable que la clientèle sociale soit transférée d'un opérateur à un autre. Par

haalbaar is. Voorts houdt het voorstel van Base geen rekening met de rol en de verantwoordelijkheden van de andere operatoren op de markt. Veel van hen bieden al het sociaal tarief aan, en ze worden allemaal op gelijke voet behandeld wat hun verplichtingen betreft om tot de financiering bij te dragen.

Ik ben niet vertrouwd met de kostenstructuur van Base. Volgens Belgacom sluit Base niet uitdrukkelijk uit dat het compensaties zal vragen voor het aanbieden van een sociaal tarief aan de klanten die van bij Belgacom zouden worden overgeheveld.

Wat de vraag betreft of de klanten zouden moeten afzien van hun vaste lijn, heeft Base nooit verduidelijkt onder welke voorwaarden het de betrokken klanten het sociale tarief zou toekennen.

Ten slotte berekent het BIPT de financiële last voor het Fonds voor de universele dienstverlening.

Sinds 1998 zijn de tariefverplichtingen van Belgacom niet langer opgenomen in het beheerscontract, maar wel in de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie en in de beslissingen die het BIPT neemt op grond van een marktanalyse.

Belgacom is verplicht betaalbare tarieven aan te bieden en er geldt dus een maximumtarief; daarnaast heeft het een aantal verplichtingen op het stuk van de retailtarieven.

De Belgische wetsbepalingen zijn een omzetting in Belgisch recht van Europese teksten.

Op 1 juli 2008 zal Belgacom zijn tarieven indexeren. De prijs van een abonnement zal met 2,9 procent toenemen, de nationale tarieven stijgen met 3 procent en de internationale met 2 procent. Als gevolg van die tariefaanpassing zal een factuur gemiddeld met minder dan 3 procent stijgen, wat beduidend minder is dan de inflatie.

Ik wijs erop dat Belgacom de voorbije jaren zeer interessante tariefplannen heeft ontwikkeld.

Wat de werking van de telecommunicatiemarkt betreft, heeft de liberalisering van de sector geleid tot een groter aantal operatoren, meer verscheiden diensten en een prijsdaling.

Bovendien is Belgacom een sterk gereguleerd bedrijf dat heel wat verplichtingen in acht moet nemen.

ailleurs, la proposition de *Base* ne tient pas compte du rôle et des responsabilités des autres opérateurs sur le marché. Nombre d'entre eux offrent déjà le tarif social et tous sont sur un pied d'égalité quant à leurs obligations de contribuer au financement.

La structure des coûts de *Base* m'est inconnue. Selon Belgacom, *Base* n'exclut pas explicitement de demander des compensations pour la fourniture d'un tarif social aux clients qui seraient transférés de chez Belgacom.

Quant à savoir si les clients devraient abandonner leur ligne fixe, *Base* n'a jamais précisé de quelle manière il fournirait le tarif social aux clients concernés.

Enfin, l'IBPT effectue le calcul de la charge financière pour le Fonds service universel.

Depuis 1998, les obligations de Belgacom en matière de tarifs ne sont plus définies dans le contrat de gestion mais bien dans la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques et dans les décisions d'analyse de marché prises par l'IBPT.

Belgacom est soumise à une obligation de tarifs abordables sous la forme d'un plafond tarifaire et à certaines obligations en matière de tarifs de détails.

Les dispositions légales belges sont des transpositions en droit belge de textes européens.

Le 1^{er} juillet 2008, Belgacom procédera à une indexation des tarifs. L'abonnement augmentera de 2,9 % ; les tarifs nationaux de 3 % et les tarifs internationaux de 2 %. Cette adaptation tarifaire entraînera une augmentation moyenne de la facture de moins de 3 %, ce qui est nettement inférieur à l'inflation.

Notons qu'au cours des dernières années, Belgacom a développé des plans tarifaires très intéressants.

En ce qui concerne le fonctionnement du marché des télécommunications, la libéralisation du secteur a suscité un choix plus vaste entre les opérateurs, une diversité de services et une diminution des prix.

De plus, Belgacom est une entreprise très régulée et soumise à de nombreuses obligations.

De veelheid van tarieven vormt volgens mij geen rem op de vrije mededinging. De operatoren moeten hun aanbod vrij kunnen definiëren om tegemoet te komen aan de specifieke behoeften van de gebruikers.

De klant kan zich richten tot de klantendienst van Belgacom om te weten welk tariefplan voor hem het geschiktst is.

Voor al uw andere vragen verwijs ik u door naar mijn collega, minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen Van Quickenborne.

09.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Het verbaast me dat Belgacom zich bereid heeft verklaard te praten over de overdracht van Belgacomklanten die recht hebben op een sociaal tarief naar Base. Een overheidsbedrijf moet ethisch handelen en zijn verplichtingen ten aanzien van abonnees die recht hebben op een sociaal tarief nakomen. Dat het daarover twijfel heeft laten bestaan, was een slecht signaal van Belgacom.

09.05 Christian Brotcorne (cdH): Belgacom heeft dat voorstel in overweging genomen in de hoop meer te weten te komen over het tariefplan van Base, dat wellicht een marketingoperatie heeft willen opzetten. Ik hoop dat zulks geen dramatische gevolgen zal hebben voor de minvermogenden. Wat het algemene tariefbeleid van Belgacom betreft, zal ik niet nalaten uw zeer volledige antwoord te bestuderen en de heer Van Quickenborne daarover te ondervragen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toenemende onveiligheid in het station van 's Gravenbrakel" (nr. 4662)
- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tekort aan personeel bij de federale politie om de veiligheid in de stations te verzekeren" (nr. 4777)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het beleid van de gesloten stations als reactie op de onveiligheid" (nr. 4845)
- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de maatregelen tegen het geweld in de trein" (nr. 4906)

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De stad 's Gravenbrakel heeft camera's op haar grondgebied

La multiplicité des tarifs ne constitue pas, selon moi, un frein à la libre concurrence. Les opérateurs doivent être libres de définir leurs offres afin de répondre aux besoins spécifiques des utilisateurs.

Le client peut s'adresser au service à la clientèle de Belgacom pour connaître le plan tarifaire qui lui convient le mieux.

Pour vos autres questions, je vous renvoie à mon collègue pour l'Entreprise et la Simplification, M. Van Quickenborne.

09.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je m'étonne du fait que Belgacom ait accepté de discuter du transfert de ses abonnés à tarif social vers Base. Une entreprise publique doit avoir une éthique et respecter les obligations vis-à-vis des abonnés à tarif social. Le fait d'avoir laissé planer le doute constitue un mauvais signal de la part de Belgacom.

09.05 Christian Brotcorne (cdH) : Belgacom a donné suite à cette proposition dans l'espoir de connaître le plan tarifaire de Base, qui a probablement voulu mener une opération marketing. J'espère que cela n'aura pas de conséquences dramatiques pour les personnes précarisées. Concernant la politique tarifaire globale de Belgacom, je ne manquerai pas d'examiner votre réponse, très complète, et ne manquerai pas d'interpeller M. Van Quickenborne.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'insécurité croissante dans la gare de Braine-le-Comte" (n° 4662)
- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le manque d'effectifs de la police fédérale pour assurer la sécurité des gares" (n° 4777)
- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique des gares fermées comme réponse à l'insécurité" (n° 4845)
- Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les mesures contre la violence dans les trains" (n° 4906)

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : La ville de Braine-le-Comte a installé des caméras sur son

geplaatst om de rust op straat te doen weerkeren. Dat heeft echter het probleem in de stationsgebouwen toegespitst. Daar hebben nu immers meer bendes een vaste stek gevonden en zij vormen een bedreiging voor de veiligheid van het NMBS-personeel. Ook de reizigers zijn er de dupe van. Wanneer kunnen de geplande bewakingscamera's worden geplaatst, niet alleen in 's Gravenbrakel maar ook in Zinnik en La Louvière?

10.02 Camille Dieu (PS): De pers maakt gewag van een recurrent tekort aan federale politieagenten om de veiligheid van de reizigers in de stations te waarborgen.

Het aantal patrouilles op het terrein ligt vaak lager dan het vooraf bekendgemaakte effectief. Tot januari 2008 kon dat probleem ondervangen worden door de toegestane overschrijding van het aantal overuren. Kan de NMBS, met de hulp van Securail, de onveiligheid op het Belgische spoorwegnet wegnemen?

10.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): De veiligheidsagenten van Securail hebben me op de hoogte gebracht van recente gevallen van agressie, met name in het station van Tubeke. Werd u daarover ingelicht? Zou de idee van een gesloten station, dat uitsluitend toegankelijk is voor reizigers met een vervoerbewijs, volgens u geen gepast antwoord kunnen bieden op het geweld en de risico's kunnen inperken?

10.04 Minister Inge Vervotte (Frans): De installatie van camera's, zoals geregeld in het kader van het Malagaproject, is gepland voor juli 2008.

Het station van La Louvière behoort niet tot de 51 stations die in het Malagaproject zijn opgenomen. Wat het station van Tubeke betreft, zal de Corporate Security Service onderzoeken of de plaatsing van camera's tijdens de tweede fase van het Malagaproject opportuun is.

De NMBS-Groep heeft een protocolakkoord met de federale politie gesloten waarin de principes van de samenwerking met de politiediensten vervat staan. De NMBS-Groep heeft geen globaal overzicht van het reële aantal werkuren in de spoorweginfrastructuur. Securail stelt reeds alles in het werk om een optimale aanwezigheid op het spoorwegnet en in de spoorweginfrastructuur te verzekeren, zij het binnen het bestek van de wettelijke mogelijkheden en personele middelen.

De agressie in de stations en in de treinen is niet alleen één van mijn bekommernissen, maar ook

territoire ramenant ainsi la tranquillité dans ses rues. Cela a cependant accentué le problème dans les locaux de la gare. Des bandes plus nombreuses y sont désormais à demeure, menaçant la sécurité des agents de la SNCB. Cela pénalise aussi la clientèle. À quelle date les caméras de surveillance prévues pourront-elles être installées non seulement à Braine-le-Comte mais aussi à Soignies et La Louvière ?

10.02 Camille Dieu (PS) : La presse relate le manque récurrent d'effectifs suffisants de la police fédérale déployés dans nos gares afin d'assurer la sécurité des usagers.

La quantité de patrouilles sur le terrain est souvent inférieure à l'effectif annoncé. Jusqu'en janvier 2008, ce problème était rencontré par le dépassement autorisé du quota d'heures supplémentaires. La SNCB est-elle capable, par l'entremise de Securail, de subvenir aux insuffisances en termes de sécurité sur le rail belge et dans les infrastructures ferroviaires ?

10.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Les agents de Securail m'ont informé d'agressions récentes, notamment en gare de Tubize. En avez-vous été informée ? Ne pensez-vous pas que la notion de gare fermée accessible uniquement aux usagers titulaires de titres de transport constituerait la réponse appropriée pour réduire les risques ?

10.04 Inge Vervotte, ministre (en français) : La mise en service des caméras prévues dans le cadre du projet Malaga est programmée pour juillet 2008.

La gare de La Louvière n'est pas reprise dans les 51 gares du projet Malaga. En ce qui concerne la gare de Tubize, Corporate Security Service va examiner l'opportunité de mettre en place des caméras durant la deuxième phase du projet Malaga.

Le groupe SNCB a conclu un protocole d'accord avec la police fédérale reprenant les principes de la collaboration avec les services policiers. Le groupe SNCB n'a aucune vue globale sur le nombre des heures prestées dans les infrastructures ferroviaires. Securail met déjà tout en œuvre afin d'assurer une couverture optimale du réseau et de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre des limites de ses possibilités légales et de ses capacités humaines.

Le phénomène des agressions dans les gares et les trains est en effet une de mes préoccupations

een constante zorg van de NMBS-Groep. De groep heeft een masterplan tegen agressie uitgewerkt, dat 44 maatregelen bevat.

Er rijzen diverse bezwaren tegen de sluiting van de stations, die almaar vaker uitgroeien tot ruimtes die zoveel meer zijn dan een doorgangplaats voor de reiziger. Al wie zich op een perron bevindt, moet zijn aanwezigheid op die plek evenwel kunnen rechtvaardigen.

Er worden werkgroepen samengesteld met vertegenwoordigers van Securail, van de federale spoorwepolitie en van de lokale politie. De incidenten waarnaar u in uw vraag verwijst, zullen tijdens een volgende evaluatievergadering aan bod komen.

10.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik betreur dat er geen bijzondere maatregelen komen voor La Louvière. Het is belangrijk dat er op de perrons en in de treinen gewezen wordt op de noodzaak om in het bezit te zijn van een vervoerbewijs. Het probleem is dat het NMBS-personeel zelf schrik heeft van bepaalde groepen en slechts schoorvoetend controleert.

Heeft het personeel van Securail het recht om te controleren of de mensen op de perrons over een vervoerbewijs beschikken? Als dat zo is, zouden de veiligheidsagenten van Securail aan die instructie herinnerd moeten worden. Op de lijn Brussel-Bergen is het Securail-personeel alvast een stuk prominenter aanwezig. Dat draagt bij tot het veiligheidsgevoel in de treinen en de stations.

Voorzitter: de heer François Bellot

10.06 Camille Dieu (PS): Het is wat vervelend te moeten vaststellen dat een beslissing van de federale politie geen gevolgen heeft bij de NMBS. Ik hoop dat u het eens zal raken met minister Dewael en dat er een goede bevoegdheidsverdeling kan worden uitgewerkt tussen beide ministers.

Het probleem van Securail heeft alles met personeelsgebrek te maken.

10.07 Minister Inge Vervotte (Frans): Ik deel uw analyse niet. De regering heeft beslist de begroting met tien miljoen euro te verhogen en dat bedrag is specifiek bestemd voor de teams – zoals Securail bijvoorbeeld – en de preventieadviseurs.

10.08 Camille Dieu (PS): Ik kan me daar alleen

mais également un souci constant du groupe SNCB. Le groupe a mis au point un plan-cadre anti-agression reprenant 44 mesures.

Plusieurs objections s'opposent à la fermeture des gares qui sont de plus en plus destinées à devenir des espaces de vie dépassant les besoins de transport. Par contre, les personnes se trouvant sur les quais doivent pouvoir justifier leur présence en ces lieux.

Des groupes de travail comprenant des représentants de Securail, de la police fédérale des chemins de fer et de la police locale sont constitués. Les incidents dont vous faites mention dans votre question seront évoqués lors d'une prochaine réunion d'évaluation.

10.05 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Je regrette que rien ne soit prévu pour La Louvière. Il est important de rappeler les exigences en matière de titres de transport sur les quais et dans les trains. Le problème, c'est que le personnel de la SNCB lui-même craint certains groupes et hésite à contrôler.

Les agents de Securail ont-ils le droit de faire vérifier si les gens disposent d'un titre de transport sur les quais ? Si c'est le cas, cette instruction devrait être rappelée aux agents de Securail. Manifestement, au moins sur notre ligne Bruxelles-Mons, les agents de Securail sont nettement plus présents. Cette intensification de leur présence apporte une amélioration au sentiment de sécurité dans les trains et les gares.

Président : M. François Bellot.

10.06 Camille Dieu (PS) : Il est un peu désolant de constater qu'une décision prise par la police fédérale n'est pas répercutée auprès de la SNCB. J'espère que vous parviendrez à vous entendre avec M. Dewael et à établir une bonne répartition des compétences entre tous.

Le problème de Securail se pose en termes de capacités humaines.

10.07 Inge Vervotte, ministre (en français) : Je ne suis pas d'accord avec vous. Le gouvernement a pris la décision d'augmenter le budget d'un montant de dix millions d'euros qui sera utilisé spécifiquement pour des équipes, comme par exemple Securail, et pour des conseillers en prévention.

10.08 Camille Dieu (PS) : Je ne peux que m'en

maar over verheugen. Het verbod om zich zonder treinkaartje op het perron te begeven, is weinig efficiënt als er veel verschillende ingangen zijn. Men kan immers niet iedereen controleren.

10.09 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Ik zal laten onderzoeken of de veiligheidsagenten van Securail op de perrons mogen controleren, want daar ben ik geenszins zeker van.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geplande verkoop van de spoorlijn 106" (nr. 4667)**

11.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Infrabel zou van plan zijn de vroegere spoorlijn 106 tussen Écaussinnes-Carières en Klabbek te verkopen.

Die lijn doorkruist een flink deel van het grondgebied tussen 's Gravenbrakel en Écaussinnes en de landschappelijke waarde ervan staat buiten kijf. Het gaat om de vallei van de Sennette. Inwoners van die gemeenten wensen dat dat baanvak gevrijwaard wordt.

Is het mogelijk dat deel van de spoorweg af te staan aan de gemeenten, die het zouden kunnen aanleggen met het oog op de aansluiting op het RAVel-netwerk?

11.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Lijn 106 is een van de lijnen waarop het MET zijn zinnen heeft gezet voor de realisatie van het RAVel-netwerk (Réseau Autonome des Voies Lentes). Indien het MET bereid is die lijn over te nemen in het raam van de realisatie van dat netwerk, zal de NMBS Holding het nodige doen met het oog op de overdracht van bepaalde lijnen. Zoniet kan met de gemeenten een bezettingsovereenkomst worden gesloten voor ruiterspaden of wandelpaden.

11.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Dat is wat ik in gedachten had.

Het incident is gesloten.

12 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen om het station Brussel-Centraal te ontlasten" (nr. 4847)**

12.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): De treinen lopen vaak vertraging op, omdat ze bij het

réjouir. L'obligation d'être muni d'un billet pour accéder aux quais n'est pas efficace quand il y a beaucoup d'entrées différentes car il n'est pas toujours possible d'interpeller tout le monde.

10.09 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*) : Je vais vérifier si les agents de Securail peuvent contrôler sur les quais car je n'en suis nullement certaine.

L'incident est clos.

11 **Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet de vente de la ligne ferroviaire 106" (n° 4667)**

11.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR) : La ligne 106, ancienne ligne de chemin de fer qui reliait Écaussinnes-Carières à Clabecq, semble faire l'objet d'un projet de vente par Infrabel.

Cette ligne traverse une grande partie des territoires de Braine-le-Comte à Écaussinnes et a une valeur paysagère avérée. C'est la vallée de la Sennette. Des habitants de ces communes souhaitent que ce tronçon de voie soit préservé.

Est-il envisageable que cette partie de voie ferrée soit cédée aux communes à des fins d'aménagement en pré-RAVel?

11.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*) : La ligne 106 fait partie des lignes convoitées par le MET pour la réalisation de son réseau RAVel. Si le MET accepte de reprendre cette ligne dans le cadre d'un pré-RAVel, la SNCB-Holding réalisera les plans nécessaires à la remise de certaines lignes. Dans le cas contraire, un contrat d'occupation pour pistes cavalières ou pédestres peut être octroyé aux communes.

11.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR) : C'est bien ce que je souhaitais.

L'incident est clos.

12 **Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet de désengorgement de la gare de Bruxelles-Central" (n° 4847)**

12.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR) : Souvent, les trains sont retardés du fait de leur arrivée très

binnenrijden van Brussel-Centraal erg kort op elkaar volgen. In de stations Brussel-Zuid en Brussel-Noord zijn er genoeg perrons, maar Brussel-Centraal staat bekend als een flessenhals.

Zijn er plannen voor een uitbreiding van het aantal perrons in Brussel-Centraal? Zo ja, zijn de haalbaarheidsstudies en effectrapportages al afgerond? Wanneer zouden de nieuwe perrons in Brussel-Centraal er komen?

12.02 Minister **Inge Vervotte** (Frans): De Noord-Zuidverbinding ligt in een sterk verstedelijkt gebied. Infrabel heeft reeds maatregelen getroffen om de beschikbare capaciteit efficiënter te benutten: extra toezicht op de in- en uitstappende reizigers, een aangepaste dienstregeling van bepaalde treinen in functie van hun bezettingsgraad, het onderbreken van een aantal verbindingen en de geplande aanpassing van het rijschema om Brussel-Noord en Brussel-Zuid in en uit te rijden. Infrabel onderzoekt momenteel de mogelijkheden om tegen 2025 nieuwe infrastructuur uit te bouwen. In die context wordt ook de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding onder de loep genomen.

12.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Uw antwoord stelt me ruimschoots tevreden. Na de HST-werken vormt de aanleg van het GEN een belangrijke investering, maar op langere termijn kan men niet om die problematiek heen. Ik geef me er rekenschap van dat het kostenplaatje hoog zal oplopen, omdat het om een sterk verstedelijkt gebied gaat.

Het incident is gesloten.

13 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aanleggen van parkings voor pendelaars aan het station van 's Gravenbrakel"** (nr. 4848)

13.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Er zijn te weinig parkeerplaatsen bij het station van 's Gravenbrakel. Dat is ook vervelend voor de stadsbewoners, aangezien de parkeerplaatsen in het stadscentrum bezet worden door de voertuigen van pendelaars.

De NMBS-Groep heeft een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd met het oog op het aanleggen van een parking met 400 plaatsen achter het station. De vergunning werd door de gemachtigde ambtenaar bij Stedenbouw van het

rapprochée en gare de Bruxelles-Central. Si les gares de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord ont une quantité de quais satisfaisante, la gare de Bruxelles-Central fait office de goulet d'étranglement.

Un projet d'augmentation du nombre de quais en gare de Bruxelles-Central a-t-il été initié ? Si oui, des études de faisabilité et d'impact ont-elles abouti ? À quelle échéance la mise à disposition de nouveaux quais en gare de Bruxelles-Central est-elle prévue ?

12.02 **Inge Vervotte**, ministre (en français) : La jonction Nord-Midi se trouve dans un environnement très urbanisé. Infrabel a déjà pris des dispositions pour utiliser la capacité disponible plus efficacement : surveillance accrue du débarquement et de l'embarquement des voyageurs, adaptation du service de certains trains en fonction de leur taux d'occupation, coupure de certaines relations et projet d'adaptation des grilles d'entrée et de sortie de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi. Dès à présent, Infrabel réfléchit aux opportunités de nouvelles infrastructures à l'horizon 2025. Cette réflexion porte notamment sur la capacité de la jonction Nord-Midi.

12.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR) : Votre réponse me satisfait amplement. Pour l'instant, après le TGV, le RER constitue un gros investissement mais, à terme, on n'échappera pas à cette problématique. Je me rends compte que, la zone étant extrêmement urbanisée, les coûts seront importants.

L'incident est clos.

13 **Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les créations de parkings pour les navetteurs en gare de Braine-le-Comte"** (n° 4848)

13.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR) : La gare de Braine-le-Comte souffre d'un manque de places de stationnement. Ce fait complique aussi la situation des habitants de la ville, les stationnements en centre-ville étant occupés par des véhicules de navetteurs.

Le groupe SNCB a introduit une demande de permis d'urbanisme visant à créer un parking de 400 places à l'arrière de la gare. Ce permis a été refusé par le fonctionnaire délégué de l'Urbanisme de la Région wallonne, M. Stokis, pour les raisons suivantes : les voies d'accès aux nouveaux

Waals Gewest, de heer Stokis, om de volgende redenen geweigerd: de toegangswegen tot de nieuwe parking werden niet bestudeerd en het gevraagde aantal plaatsen is volstrekt ontoereikend. U moet weten dat 's Gravenbrakel het eindstation is van een van de 8 Brusselse GEN-lijnen.

Het studie bureau Transitec is van oordeel dat er minimaal in 1.200 parkeerplaatsen moet worden voorzien. Als dat voor de NMBS een financieel probleem vormt, zou een samenwerking met de stad mogelijk zijn voor de aanleg van een gemeenschappelijke (goedkope) betaalparking.

Wanneer kunnen de gronden achter het station ter beschikking worden gesteld voor de aanleg van bovengenoemde parking?

De heer Gilkinet heeft het over de TEC, maar we weten best dat de TEC inefficiënt en incompetent is en te weinig middelen heeft.

De **voorzitter**: Het debat over de TEC moet in het Waals Parlement gevoerd worden.

13.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De stedenbouwkundige vergunning aan de kant van de zijsporen werd geweigerd omwille van de ontoereikende toegankelijkheid, niet wegens onvoldoende capaciteit.

Dankzij die nieuwe parking zullen er in de onmiddellijke omgeving van het station van 's Gravenbrakel circa zevenhonderd parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Op initiatief van het directoraat-generaal Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Patrimonium zal er eerlang een bijeenkomst met alle betrokken partijen worden georganiseerd.

Indien de stad een parkeerterrein wil aanleggen voor andere doeleinden, kan er altijd een partnership worden aangegaan. Het is de NMBS-Holding evenwel niet mogelijk die parkings te financieren, noch die terreinen gratis ter beschikking te stellen. Ik nodig de gemeente uit contact op te nemen met de directie Patrimonium van de NMBS-Holding.

13.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Wij waren vragende partij voor de door u aangehaalde bijeenkomst. Omdat het stadscentrum dichtslibt, willen wij een beleid van betalend parkeren voeren. De pendelaars zullen daar als eersten de dupe van zijn. Daarom willen we eerst nieuwe parkings aanleggen.

Het incident is gesloten.

parkings n'ont pas été étudiées et le nombre de places sollicité est totalement insuffisant. Rappelons que Braine-le-Comte est la gare terminale d'une des 8 lignes du RER bruxellois.

Le bureau d'études TRANSITEC considère qu'il conviendrait de prévoir au moins douze cents places. Si cela pose un problème financier à la SNCB, une collaboration avec la Ville serait possible pour qu'un parking commun, payant mais bon marché, puisse être mis en place.

Quand les terrains, situés derrière la gare de Braine-le-Comte, pourront-ils être mis à disposition afin de réaliser ledit parking ?

M. Gilkinet me parle des TEC mais on sait à quel point les TEC sont inefficaces, incompetents et manquent de moyens.

Le **président**: Le débat sur les TEC est à porter au Parlement wallon.

13.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Le permis d'urbanisme côté voies accessoires a été refusé pour des raisons d'accessibilité et non de capacité insuffisante.

Avec ce nouveau parking, la clientèle disposera de quelque sept cents places de stationnement aux abords immédiats de la gare de Braine-le-Comte. Une réunion entre tous les intervenants sera prochainement organisée à l'initiative de la direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine.

Si la ville souhaite créer un parking à d'autres fins, un partenariat est toujours possible, mais ces parkings ne pourront être financés par la SNCB Holding et les terrains ne pourront être mis gratuitement à disposition. J'invite la commune à prendre contact avec la direction Patrimoine de la SNCB Holding.

13.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Nous étions demandeurs de la réunion que vous évoquez. À cause de problèmes d'encombrement du centre-ville, nous comptons mettre en place une politique de stationnement payant. Les navetteurs en seront les premières victimes, c'est pourquoi nous voulons au préalable créer de nouveaux parkings.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkdruk bij De Post" (nr. 4918)

14.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): De minister zei eerder al dat het dalende aantal postbodes verklaard kan worden door een kleiner postvolume, een verbetering van de werkmethode en van het materiaal. Uit gesprekken met postbodes en –meesters blijkt echter dat de werkdruk enorm gestegen is. Mensen die worden aangeworven, vertrekken ook snel, zodat er altijd vacatures zijn en de druk op de achterblijvers alleen maar groter wordt. Ik ken verschillende postmeesters die zo willen komen getuigen over hun moeilijke werkomstandigheden.

Is de minister op de hoogte van deze problemen? Vooral de rotatie van de nieuwe krachten zou problematisch zijn. Kan de minister cijfermatig aantonen dat de postvolumes afnemen?

14.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik zal graag naar die mensen luisteren: om een goed beleid te voeren, moet je ook de knelpunten kennen. Ik ben mij ervan bewust dat het werkritme bij De Post de voorbije jaren is gestegen. Het bedrijf moet immers zijn resultaten verbeteren om op lange termijn te kunnen overleven. Dit vraagt inspanningen van het personeel, reden waarom een goede sociale dialoog een must is.

De optimalisatie van de bedelingsronde leidde tot gemiddelde werktijden van 7.36 uur. Op drukke dagen wordt meer gewerkt, op dagen met een lager volume minder. Dit systeem is onontbeerlijk voor De Post om concurrentieel te kunnen blijven in een geliberaliseerde markt. Nieuwe werknemers moeten zich uiteraard aan dit werkritme aanpassen. De Post slaagt erin om de kwaliteit van het effectief te waarborgen. De evolutie van de volumes verschilt van product tot product, maar de klassieke dagelijkse stukpost daalt het sterkst. De werkdruk wordt regelmatig besproken met de vakbonden. Het is aan het paritair comité om eventuele problemen op te lossen.

14.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Ik nodig de minister hierbij uit om in onze regio en op de werkvloer de problematiek concreet mee te

14 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la charge de travail à la Poste" (n° 4918)

14.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : La ministre a déjà déclaré précédemment que la baisse du nombre de facteurs pouvait s'expliquer par la diminution du volume de courrier et l'amélioration des méthodes de travail et du matériel. Il ressort toutefois d'entretiens avec des facteurs et des percepteurs que la charge de travail a augmenté énormément de sorte que les personnes recrutées quittent rapidement leur emploi. Conséquence : il y a toujours des emplois vacants si bien que la pression subie par ceux qui restent ne fait qu'augmenter. Je connais plusieurs percepteurs qui témoigneraient volontiers de la pénibilité de leurs conditions de travail.

La ministre est-elle informée de ces difficultés ? Ce qui poserait surtout problème, c'est le départ précoce des nouveaux facteurs et percepteurs. La ministre pourrait-elle démontrer, chiffres à l'appui, que le volume de courrier diminue ?

14.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Je prêterai volontiers l'oreille aux récriminations de ce personnel car je pense que pour mener une bonne politique, il faut notamment savoir quels problèmes se posent. Je me rends compte que, ces dernières années, le rythme de travail a augmenté à La Poste. Mais pour assurer sa survivance à long terme, celle-ci doit absolument améliorer ses résultats, ce qui requiert des efforts du personnel, raison pour laquelle on ne peut faire l'économie d'un bon dialogue social.

L'optimisation de la tournée de distribution a porté la moyenne des heures de travail à 7.36 heures. Les heures de prestations par jour varient en fonction de la charge de travail. Un tel système doit nécessairement être mis en œuvre par La Poste pour qu'elle puisse rester concurrentielle sur un marché libéralisé. Les nouveaux travailleurs doivent évidemment s'adapter à ce rythme de travail. La Poste parvient à garantir effectivement la qualité. L'évolution des volumes varie d'un produit à l'autre, mais c'est la poste classique à la pièce qui connaît la diminution la plus sensible. La charge de travail fait régulièrement l'objet de discussions avec les syndicats. Il appartient à la commission paritaire de résoudre les problèmes qui pourraient éventuellement se poser.

14.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : J'invite la ministre dans notre région pour qu'elle puisse prendre connaissance des problèmes tels qu'ils se

beleven.

posent concrètement sur le terrain.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nagestreefde stijging van het reizigersvervoer met 25 procent tussen 2006 en 2012" (nr. 5016)

15 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'objectif d'augmentation du transport de passagers de 25 % entre 2006 et 2012" (n° 5016)

15.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): In uw algemene beleidsnota streeft u naar een verhoging met 25 procent van het reizigersvervoer door de NMBS tussen 2006 en 2012, net zoals die tussen 2000 en 2006 werd gerealiseerd. Toen ging die toename evenwel met een verminderde stiptheid gepaard. Naast de werken aan de bestaande sporen en de ontwikkeling van het GEN zorgt het groeiende aantal ingelegde treinen voor problemen op dat vlak. Heeft de NMBS al een tussentijdse balans opgemaakt? Heeft ze uitgemaakt over welke troeven ze beschikt om dat resultaat te bereiken en welke hindernissen ze daarbij zal moeten nemen?

15.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Vous avez évoqué dans votre note de politique générale un objectif d'augmentation de 25 % du transport de passagers de la SNCB entre 2006 et 2012, suite à une progression similaire entre 2000 et 2006. L'augmentation durant cette période s'est accompagnée d'une détérioration de la ponctualité. Outre les travaux aux voies existantes et la création d'un réseau RER, une des causes du problème est le nombre croissant de trains en circulation. La SNCB a-t-elle déjà dressé un bilan d'étape? A-t-elle identifié les atouts pour parvenir à cette progression et les obstacles qu'elle devra surmonter?

15.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De NMBS-groep heeft een actieplan uitgewerkt om de treinvertragingen onder controle te houden waarvoor de spoorweginfrastructuur Infrabel, derden of de spoorweginfrastructuur NMBS aansprakelijk zijn. Tegelijkertijd wil men het reizigersaantal tussen 2006 en 2012 met 25 procent doen toenemen. Het specifieke actieplan van de NMBS-operator bevat verschillende hoofdstukken waarin de oorzaken van een verminderde stiptheid worden behandeld. Eerst en vooral is er de schade aan het materieel; door een betere rapportering over de schade worden het nazicht en de herstellingen geoptimaliseerd. Vervolgens zijn er de reizigersstromen; door de oprichting van een dienst dispatching die zich specifiek bezighoudt met de opvolging van de structurele vertraging die daaruit voortvloeit.

15.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : Le groupe SNCB a mis sur pied un plan d'action afin de maintenir sous contrôle les retards de train qui peuvent effectivement être imputés au gestionnaire du réseau de voies ferrées Infrabel, à des tiers ou à l'opérateur ferroviaire SNCB, tout en garantissant l'objectif de 25 % de voyageurs en plus entre 2006 et 2012. Le plan d'action spécifique à l'opérateur SNCB comporte plusieurs volets concernant chacun les causes qui influent négativement sur la ponctualité. Premièrement, les avaries de matériel : par exemple, par un meilleur reporting des avaries afin d'améliorer les révisions et les réparations. Deuxièmement, les mouvements de voyageurs, par exemple par la création d'un dispatching dédié à un meilleur « suivi » des diagnostics de retard structurel qui en découlent.

Een derde reeks maatregelen betreft de beschikbaarheid van het rollend materieel. Zo zullen bijvoorbeeld meer treinstellen in het weekend naar de werkplaats worden gestuurd en zal de tijd voor het opnieuw inzetten van dat materieel worden geoptimaliseerd. Wat Infrabel betreft, werden meer dan vijftig maatregelen genomen. De bedoeling daarvan is het aantal pannes die het spoorverkeer in de war sturen te verminderen, procedures uit te werken om defecten zo snel mogelijk te herstellen, de reizigers beter te informeren over de vertragingen, de reden daarvan, de vooruitzichten en de alternatieve vervoermiddelen. Er zijn werkgroepen aan de slag die die lijst nog moeten uitbreiden en die alle nodige maatregelen moeten

Troisièmement, la disponibilité du matériel roulant, par exemple par l'augmentation du nombre d'entrées en atelier pendant le week-end ou l'optimisation du temps de réutilisation de ce matériel roulant. Quant à Infrabel, plus de cinquante actions ont principalement pour but de réduire le nombre de pannes perturbant le trafic ferroviaire, de prévoir les procédures pour résoudre le plus vite possible les pannes ou encore de mieux informer le client sur les retards, leurs causes, les prévisions et les alternatives de transport. Des groupes de travail sont en place pour étendre cette liste et prendre toutes les mesures destinées à améliorer la ponctualité et mieux guider les clients.

nemen om de stiptheid te verbeteren en de reizigers beter te begeleiden.

Er zal voorts werk worden gemaakt van transversale maatregelen, zoals de invoering van gestandaardiseerde treinpaden of van een standaardprocedure voor het optreden van de politiediensten wanneer reizigers weigeren te betalen of zich te identificeren. Ook dat soort problemen leidt immers vaak tot vertragingen. In combinatie met het inzetten van nieuw materieel, meer bepaald de M6-rijtuigen met een groter aantal zitplaatsen, zullen die maatregelen bijdragen tot het halen van de doelstelling van 25 procent meer reizigers, terwijl toch een behoorlijke stiptheid wordt gegarandeerd.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.56 uur.

Des mesures transversales seront également mises en œuvre, telles l'introduction de sillons standardisés ou encore une procédure standard d'intervention des services de police pour les voyageurs qui refusent de payer ou de s'identifier, événements qui impliquent fréquemment des retards. Ces mesures, combinées à la mise en service de nouveau matériel, notamment les voitures M6 qui augmentent le nombre de places disponibles, permettra d'atteindre l'objectif de 25% des voyageurs en plus, tout en garantissant un bon niveau de ponctualité.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 11 h 56.