



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

27-11-2006

Après-midi

maandag

27-11-2006

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>Vlaams Belang</i>	<i>Vlaams Belang</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions ; les annexes se trouvent dans une brochure séparée (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken; de bijlagen zijn in een aparte brochure opgenomen (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	<i>MOT</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

SOMMAIRE

Question de Mme Véronique Ghenne au secrétaire d'État à la Simplification administrative, adjoint au premier ministre sur "les cartes de stationnement spéciales" (n° 12740)

Orateurs: **Véronique Ghenne, Vincent Van Quickenborne**, secrétaire d'État à la Simplification administrative

Question de Mme Greta D'hondt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "une assurance pour les volontaires" (n° 12246)

Orateurs: **Greta D'hondt, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Questions jointes de
- M. Dirk Claes au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'avis 06/17 du Comité consultatif des usagers auprès du groupe SNCB" (n° 12617)

- M. Dirk Claes au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la liaison ferroviaire directe Wezemaal-Bruxelles" (n° 13036)

- M. Dirk Claes au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la liaison ferroviaire directe Haacht-Bruxelles" (n° 13037)

- M. Hagen Goyvaerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la dégradation de la desserte ferroviaire en gare de Wezemaal" (n° 13228)

- M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'état de la gare de Malines-Nekkerspoel" (n° 13061)

Orateurs: **Dirk Claes, Hagen Goyvaerts, Patrick De Grootte, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la qualité du service postal en province du Luxembourg" (n° 12749)

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

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

INHOUD

Vraag van mevrouw Véronique Ghenne aan de staatssecretaris voor Administratieve Vereenvoudiging, toegevoegd aan de eerste minister over "de bijzondere parkeerkaarten" (nr. 12740)

Sprekers: **Véronique Ghenne, Vincent Van Quickenborne**, staatssecretaris voor Administratieve Vereenvoudiging

Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "een verzekering voor vrijwilligers" (nr. 12246)

Sprekers: **Greta D'hondt, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van
- de heer Dirk Claes aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het advies 06/17 van het raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS-groep" (nr. 12617)

- de heer Dirk Claes aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rechtstreekse treinverbinding Wezemaal-Brussel" (nr. 13036)

- de heer Dirk Claes aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rechtstreekse treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 13037)

- de heer Hagen Goyvaerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de beperking van de dienstregeling voor het station van Wezemaal" (nr. 13228)

- de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toestand van het treinstation Mechelen-Nekkerspoel" (nr. 13061)

Sprekers: **Dirk Claes, Hagen Goyvaerts, Patrick De Grootte, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de kwaliteit van de postdienst in de provincie Luxemburg" (nr. 12749)

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

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

sur "le projet de modernisation de la ligne 162" (n° 12767)		Consumentenzaken over "de geplande modernisering van lijn 162" (nr. 12767)	
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. David Geerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les liaisons ferroviaires avec Heist-op-den-Berg" (n° 12921)	19	Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de verbindingen in het station van Heist-op-den-Berg" (nr. 12921)	19
<i>Orateurs:</i> David Geerts, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> David Geerts, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la sécurité sur le réseau SNCB en Wallonie" (n° 12935)	21	- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheid op het NMBS-net in Wallonië" (nr. 12935)	22
- Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le plan sécurité de la SNCB" (n° 12945)	21	- mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het veiligheidsplan van de NMBS" (nr. 12945)	22
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la surveillance vidéo dans les trains empruntant des lignes à risques" (n° 13003)	21	- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "videobewaking in de treinen op risicolijnen" (nr. 13003)	22
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la procédure relative au formulaire 670" (n° 13004)	21	- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de procedure voor het gebruik van het formulier 670" (nr. 13004)	22
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes de sécurité sur le réseau de la SNCB et la sécurisation des compartiments de service" (n° 13005)	21	- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheidsproblemen op het NMBS-net en de beveiliging van de dienstcompartimenten" (nr. 13005)	22
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les statistiques relatives aux infractions commises sur le réseau SNCB en province de Hainaut" (n° 13006)	21	- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de statistieken inzake de inbreuken die op het NMBS-net in de provincie Henegouwen werden gepleegd" (nr. 13006)	22
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le renfort des accompagnateurs de train sur les lignes difficiles en province de Hainaut" (n° 13007)	21	- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het inzetten van meer treinbegeleiders op de probleemlijnen in de provincie Henegouwen" (nr. 13007)	22
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le renfort des agents Securail sur les lignes difficiles en province de Hainaut" (n° 13008)	21	- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de versterking van het personeelsbestand van Securail op de probleemlijnen in de provincie Henegouwen" (nr. 13008)	22
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes de sécurité sur le réseau de la SNCB en province de Hainaut et la couverture sur	21	- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheidsproblemen op het NMBS-net in de provincie Henegouwen en het waarborgen	22

les lignes à risques" (n° 13009) - M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes de sécurité sur le réseau SNCB en Belgique et les statistiques relatives aux infractions commises sur l'ensemble du réseau SNCB" (n° 13232) <i>Orateurs:</i> Denis Ducarme, Valérie Déom, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	21	van de veiligheid op de risicolijnen" (nr. 13009) - de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheidsproblemen op het Belgische spoorwagennet en de statistieken inzake de strafbare feiten die op het ganse NMBS-net werden gepleegd" (nr. 13232) <i>Sprekers:</i> Denis Ducarme, Valérie Déom, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	22
Question de Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le rassemblement de la direction du trafic ferroviaire à Bruxelles" (n° 12943) <i>Orateurs:</i> Valérie Déom, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	32	Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het centraliseren van de directie van het spoorverkeer in Brussel" (nr. 12943) <i>Sprekers:</i> Valérie Déom, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	32
Question de Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'emploi de firmes privées au sein de la SNCB" (n° 12944) <i>Orateurs:</i> Valérie Déom, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	33	Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het inschakelen van privébedrijven bij de NMBS" (nr. 12944) <i>Sprekers:</i> Valérie Déom, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	33
Question de M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la ligne ferroviaire Denderleeuw-Bruxelles" (n° 13022) <i>Orateurs:</i> Luk Van Biesen, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	35	Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de spoorlijn Denderleeuw-Brussel" (nr. 13022) <i>Sprekers:</i> Luk Van Biesen, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	35
Interpellation de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression du timbre non prior" (n° 972) <i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	37	Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het afschaffen van de non-priorpostzegel" (nr. 972) <i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	37
<i>Motions</i>	40	<i>Moties</i>	40
Question de Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les futurs jeux de la Loterie Nationale sur internet" (n° 13045) <i>Orateurs:</i> Valérie Déom, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	40	Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekomstige kansspelen van de Nationale Loterij op internet" (nr. 13045) <i>Sprekers:</i> Valérie Déom, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	40
Question de Mme Magda De Meyer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le tunnel ferroviaire du Liefkenshoek" (n° 13050) <i>Orateurs:</i> Magda De Meyer, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques	42	Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de Liefkenshoekspoortunnel" (nr. 13050) <i>Sprekers:</i> Magda De Meyer, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	42

<p>Question de Mme Annelies Storms au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la politique de diversité menée à La Poste et à la SNCB" (n° 13079) <i>Orateurs: Annelies Storms, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</i></p>	43	<p>Vraag van mevrouw Annelies Storms aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het bij De Post en de NMBS gevoerde diversiteitsbeleid" (nr. 13079) <i>Sprekers: Annelies Storms, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i></p>	43
<p>Questions jointes de - M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'étude de marché réalisée par La Poste" (n° 13001) - M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "une enquête commerciale de La Poste" (n° 13118) - M. Bart Tommelein au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'enquête 'Select Post'" (n° 13155) - Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'enquête 'Select Post'" (n° 13216) - Mme Muriel Gerkens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'enquête de portée nationale organisée par La Poste" (n° 13222) <i>Orateurs: Guido De Padt, Valérie Déom, Muriel Gerkens, Bart Tommelein, François Bellot, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</i></p>	47	<p>Samengevoegde vragen van - de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het marktonderzoek door De Post" (nr. 13001) - de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "een commerciële enquête door De Post" (nr. 13118) - de heer Bart Tommelein aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de enquête 'Select Post'" (nr. 13155) - mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de enquête 'Select Post'" (nr. 13216) - mevrouw Muriel Gerkens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de nationale enquête van De Post" (nr. 13222) <i>Sprekers: Guido De Padt, Valérie Déom, Muriel Gerkens, Bart Tommelein, François Bellot, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i></p>	46
<p>Question de Mme Greet van Gool au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la franchise postale pour les céogrammes" (n° 13184) <i>Orateurs: Greet van Gool, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</i></p>	55	<p>Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de portvrijdom voor het blindenschrift" (nr. 13184) <i>Sprekers: Greet van Gool, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i></p>	55
<p>Question de Mme Greet van Gool au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le réseau ferroviaire suburbain autour d'Anvers et la gare de Luchtbal en particulier" (n° 13185) <i>Orateurs: Greet van Gool, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</i></p>	56	<p>Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het voorstadsnetwerk rondom Antwerpen, meer specifiek station Luchtbal" (nr. 13185) <i>Sprekers: Greet van Gool, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i></p>	56
<p>Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fourniture d'électricité à la SNCB" (n° 13199) <i>Orateurs: François Bellot, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</i></p>	59	<p>Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de levering van elektriciteit aan de NMBS" (nr. 13199) <i>Sprekers: François Bellot, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</i></p>	59

- | | | | |
|--|----|--|----|
| <p>Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la politique immobilière de La Poste" (n° 13201)</p> <p><i>Orateurs:</i> François Bellot, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</p> | 60 | <p>Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "het vastgoedbeleid van De Post" (nr. 13201)</p> <p><i>Sprekers:</i> François Bellot, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</p> | 60 |
| <p>Question de Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'application du quatrième contrat de gestion entre l'État et La Poste" (n° 13223)</p> <p><i>Orateurs:</i> Valérie Déom, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, Guido De Padt</p> | 61 | <p>Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de uitvoering van de vierde beheersovereenkomst die werd gesloten tussen de Staat en De Post" (nr. 13223)</p> <p><i>Sprekers:</i> Valérie Déom, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, Guido De Padt</p> | 61 |
| <p>Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les recrutements au sein des entreprises publiques" (n° 13227)</p> <p><i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</p> | 66 | <p>Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "aanwervingen bij overheidsbedrijven" (nr. 13227)</p> <p><i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</p> | 66 |

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

du

LUNDI 27 NOVEMBRE 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 27 NOVEMBER 2006

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.02 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.
La séance est ouverte à 14.02 heures et présidée par M. Francis Van den Eynde.

01 Question de Mme Véronique Ghene au secrétaire d'État à la Simplification administrative, adjoint au premier ministre sur "les cartes de stationnement spéciales" (n° 12740)

01 Vraag van mevrouw Véronique Ghene aan de staatssecretaris voor Administratieve Vereenvoudiging, toegevoegd aan de eerste minister over "de bijzondere parkeerkaarten" (nr. 12740)

01.01 Véronique Ghene (PS): Monsieur le secrétaire d'État, vous avez fait part dernièrement de votre projet d'octroyer de facto, sans que les ayants droit à mobilité réduite en expriment la demande, une carte de stationnement spéciale à partir de l'année prochaine.

Vous appuyez votre projet sur le fait qu'actuellement seulement 5.000 personnes pouvant bénéficier de cette carte en expriment la demande alors que 20.000 pourraient l'obtenir.

Mes questions sont donc les suivantes.

Vous avez annoncé une accélération de la procédure de reconnaissance. Comment l'envisagez-vous? Et quelle est la durée moyenne de cette procédure?

Des moyens supplémentaires seront-ils accordés à l'administration compétente pour faciliter cette accélération de la procédure?

Enfin, qui bénéficiera de cette mesure: uniquement les personnes remplissant les conditions actuelles et en possession de leur permis de conduire, celles qui feront immatriculer leur véhicule, ou encore celles en âge de conduire?

01.02 Vincent Van Quickenborne, secrétaire d'État: Monsieur le président, chère collègue, actuellement, la personne handicapée satisfaisant à toutes les conditions pour obtenir une carte de stationnement doit d'abord se renseigner elle-même. Ensuite, elle (ou un membre de sa famille) doit se rendre à la maison communale pour y retirer un formulaire de demande pour une carte de stationnement. Ce formulaire doit être rempli et renvoyé au service Personnes handicapées.

Ce service examine si la personne satisfait à toutes les conditions

01.01 Véronique Ghene (PS): Slechts een vierde van de minder mobiele mensen die recht hebben op een bijzondere parkeerkaart, vraagt zo'n kaart aan. Daarom heeft u aangekondigd dat u die kaart automatisch aan de rechthebbenden wil toekennen.

Hoeveel tijd neemt de erkenningsprocedure momenteel gemiddeld in beslag? Hoe kan die volgens u versneld worden? Zullen daarvoor bijkomende middelen worden vrijgemaakt? Op grond van welke criteria zal worden uitgemaakt wie op een dergelijke kaart recht heeft (wie de huidige voorwaarden vervult en over een rijbewijs beschikt, wie zijn voertuig laat inschrijven, of wie oud genoeg is om te rijden)?

01.02 Staatssecretaris Vincent Van Quickenborne: Gehandicapten die aan alle voorwaarden voor een parkeerkaart voldoen, moeten daar momenteel zelf de nodige navraag naar doen, een aanvraagformulier ophalen bij het gemeentehuis en dat ingevuld terugsturen naar de DG Personen

pour recevoir une carte de stationnement. Vu le nombre important de demandes, le service ne peut actuellement traiter un dossier que six semaines après sa réception. Après une appréciation éventuellement favorable du dossier, quelque deux semaines sont nécessaires pour établir la carte de stationnement et la délivrer à la personne handicapée. Aujourd'hui, toute la procédure dure donc environ deux mois.

La simplification, qui sera réalisée début 2007, signifie que le service Personnes handicapées enverra automatiquement un formulaire de demande à toutes les personnes handicapées dont il sait qu'elles satisfont aux conditions médicales pour recevoir une carte de stationnement. Il va de soi qu'une carte de stationnement ne sera pas envoyée automatiquement à tout le monde. En effet, certaines personnes sont dans l'incapacité de conduire, ne possèdent pas de permis de conduire ou ne souhaitent tout simplement pas recevoir une telle carte.

Toutes les personnes qui y ont droit recevront un formulaire de demande à partir de janvier 2007; elles sont libres de le renvoyer ou non. Ce formulaire sera presque complètement rempli au préalable. L'ayant droit intéressé devra uniquement apposer sa photo et une signature sur le formulaire avant de le renvoyer au service.

Une fois dans le service, ces formulaires ne devront plus être contrôlés car, en raison de la sélection préalable, on sera sûr que ces dossiers sont complets au niveau des conditions médicales. Il n'y aura donc plus d'attente de six semaines pour traiter ces demandes: elles pourront être transmises directement aux producteurs de cartes. La nouvelle procédure complète ne prendra donc que quelques semaines.

En ce qui concerne votre deuxième question portant sur d'éventuels moyens supplémentaires, la simplification est réalisée à travers un projet du propre service ICT du service Personnes handicapées. Le service ne devra plus alors examiner ces milliers de dossiers chaque année. L'ampleur de la tâche diminuera et le retard pourra être peu à peu comblé. L'effectif du service ne devra pas être augmenté; il ne faut donc pas prévoir de moyens supplémentaires. En effet, cela concerne un projet entièrement soutenu par le service Personnes handicapées.

01.03 Véronique Ghene (PS): Merci, monsieur le secrétaire d'État. Premièrement, pourrais-je obtenir une copie de votre réponse? Deuxièmement, j'entends que cette procédure sera mise en place dès janvier 2007. Précédemment, j'avais interrogé la secrétaire d'État à la Famille qui m'avait expliqué que le degré d'autonomie faisait l'objet d'une évaluation. N'attendra-t-on pas cette évaluation avant d'envoyer les formulaires aux personnes demanderesses?

01.04 Vincent Van Quickenborne, secrétaire d'État: En fait, deux types de questions peuvent être posées. Les personnes qui sont déjà reconnues comme handicapées, en raison d'un traitement suivi auprès d'un médecin, pourront éventuellement bénéficier d'un envoi automatique du formulaire. Il reste une autre catégorie de personnes, celles qui prétendent avoir droit à une carte de stationnement et s'adressent à la maison communale pour y remplir un formulaire. Les deux systèmes continueront à coexister. La grande différence

met un Handicap. Gelet op het grote aantal aanvragen en de vereiste verificatie, neemt de behandeling van een dossier nu zes weken in beslag. Na een gunstige beoordeling duurt het nog eens twee weken voor de kaart aangemaakt en uitgereikt is. In totaal sleept de procedure dus ongeveer twee maanden aan.

Vanaf begin 2007 zal de DG Personen met een Handicap alle gehandicapten die de medische voorwaarden vervullen om in aanmerking te komen voor een parkeerkaart, automatisch een aanvraagformulier toesturen. De rechthebbenden hoeven dat dan enkel nog terug te sturen.

Dank zij de voorafgaande selectie van de personen die aan de medische criteria voldoen, zullen de formulieren sneller kunnen worden verwerkt. De nieuwe procedure zal enkele weken in beslag nemen.

De vereenvoudiging zal geschieden zonder toekenning van bijkomende middelen. Zij zal de werklast verminderen en de DG Personen met een Handicap in staat stellen haar achterstand weg te werken.

01.03 Véronique Ghene (PS): Zou men niet beter wachten op het resultaat van de evaluatie met betrekking tot de zelfredzaamheidsgraad alvorens de formulieren te verzenden?

01.04 Staatssecretaris Vincent Van Quickenborne: De twee regelingen zullen naast elkaar bestaan. Personen die vroeger al als gehandicapte werden erkend, zullen het formulier automatisch toegestuurd krijgen en personen die nog niet werden erkend en een

résidera dans le fait que la procédure sera plus facile et plus rapide pour les personnes qui seront automatiquement passées par un médecin en vue d'obtenir cette carte de stationnement.

parkeerkaart wensen, kunnen het formulier afhalen in het gemeentehuis.

01.05 Véronique Ghene (PS): J'ignore si vous m'avez comprise. L'évaluation du degré d'autonomie sera revue. Aussi, en cas de révision, ne devrez-vous pas, à un moment donné, envoyer de nouveaux formulaires?

01.05 Véronique Ghene (PS): Ik vrees dat u mijn vraag niet helemaal begrepen heeft. Wanneer de beoordeling van de zelfredzaamheidsgraad tot een herziening leidt, moeten dan geen nieuwe formulieren worden verstuurd?

01.06 Vincent Van Quickenborne, secrétaire d'État: Oui, mais les deux projets pourront être combinés, en ce sens que l'un n'est pas opposé à l'autre. En effet, nous proposons que les personnes qui seront traitées à partir du 1^{er} janvier 2007, soient reconnues comme handicapées. Pour elles, la nouvelle procédure sera profitable, tandis que l'évaluation tiendra compte de l'évolution chronologique de toutes les cartes.

01.06 Staatssecretaris Vincent Van Quickenborne: Beide maatregelen zullen kunnen worden gecombineerd.

01.07 Véronique Ghene (PS): Cela ne peut donc être que positif, parce que l'arriéré sera moindre!

01.07 Véronique Ghene (PS): Zo zou de achterstand kunnen worden ingelopen.

01.08 Vincent Van Quickenborne, secrétaire d'État: Tout à fait, en raison de la collecte des informations qui sont déjà disponibles! En effet, le médecin attestant du handicap de la personne, des procédures supplémentaires sont évitées et l'information est transmise au service. Ce dernier étant avisé que telle personne pourrait bénéficier d'une carte de stationnement, il lui enverra aussitôt le formulaire. Cependant, une photo et une signature sont encore nécessaires, car certaines personnes concernées estiment ne pas avoir besoin de cette carte. La personne manifeste ainsi son approbation de recevoir cette carte, laquelle lui sera ensuite envoyée.

01.08 Staatssecretaris Vincent Van Quickenborne: Dat klopt, want dezelfde gegevens worden niet langer tweemaal opgevraagd; de rechthebbenden die een parkeerkaart wensen, hoeven enkel nog een foto aan te brengen en hun handtekening te plaatsen op een formulier dat vooraf werd ingevuld aan de hand van de door de arts bezorgde gegevens.

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

02 Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "een verzekering voor vrijwilligers" (nr. 12246)

02 Question de Mme Greta D'hondt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "une assurance pour les volontaires" (n° 12246)

02.01 Greta D'hondt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik had gehoopt dat ik die vraag vandaag, op 27 november, niet meer had moeten stellen omdat de verzekering voor vrijwilligers na twee keer uitstel moet ingaan op 1 januari. Ik had gehoopt dat alles duidelijk zou geweest zijn, zodat de organisaties die werken met vrijwilligers, zich in orde hadden kunnen stellen en dat degenen die nog geen verzekering hadden op een goede manier een verzekering hadden kunnen nemen.

02.01 Greta D'hondt (CD&V): La loi relative à l'assurance pour les volontaires doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2007 mais à ce jour, la situation reste généralement floue. Selon M. Verwilghen, les arrêtés d'exécution devraient être prêts d'ici au 31 décembre mais le ministre a associé de nombreuses conditions au respect de cette date. Selon lui, le gouvernement

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb daaromtrent ook minister van Economie Verwilghen bevraagd, die mij gezegd heeft dat de

uitvoeringsbesluiten of KB's zouden klaar zijn. Hij sprak in heel voorwaardelijke termen: "Ik hoop dat die nog zullen kunnen", enzovoort, "voor 31 december van dit jaar".

Ik hoop het uit de grond van mijn hart, mijnheer de staatssecretaris, maar minister Verwilghen bevestigde mij ook wat tijdens de bespreking van het wetsontwerp inzake het statuut van de vrijwilligers steeds gezegd is, namelijk dat inzake verzekering de regering een modelpolis zou opmaken. Zij zou alle elementen bepalen die in een verzekeringspolis moeten zitten. Dan zouden de vrijwilligersorganisaties de verzekeringsfirma van hun keuze kunnen belasten met het sluiten van die polis.

Waarom kom ik tot u, mijnheer de staatssecretaris? Deze zomer hebt u aangekondigd dat er 850.000 euro van de Nationale Loterij zou kunnen besteed worden aan het mee financieren van de kostprijs van die vrijwilligersverzekering.

U zei me deze zomer dat u dacht aan een collectieve verzekering waarbij de polis door middel van een aanbesteding aan één verzekeringsmaatschappij zou worden toevertrouwd. Om beroep te kunnen doen op een deel van die 850.000 euro zou men bij een collectieve polis moeten aansluiten. Dat staat in tegenstelling tot hetgeen minister Verwilghen mij tijdens de bespreking van het wetsontwerp en vorige week nog heeft gezegd.

Ik heb u deze zomer gevraagd daarover nog eens goed na te denken omdat dit een discriminatie zou betekenen ten aanzien van de organisaties die werken met vrijwilligers en die reeds in het verleden - vrijblijvend en niet wettelijk verplicht - een verzekering hadden gesloten voor hun vrijwilligers en ten aanzien van wie zich, in afwachting van de koninklijke besluiten, intussen in orde heeft gesteld met hetgeen vanaf 1 januari 2007 verplicht zal zijn.

Ik wil u daarom vragen hoe die 850.000 euro zal worden verdeeld. Zullen ook de organisaties die met vrijwilligers werken en die reeds een verzekering hebben gesloten daarop beroep kunnen doen? Zullen degenen die zich sinds 1 juli al hebben verzekerd, toen alle andere bepalingen van de wet in werking zijn getreden, nu, als het laatste stuk, met name de verzekering van toepassing zal worden, ook een deel van die koek kunnen krijgen of zullen zij zich toch moeten aansluiten bij één collectieve verzekeringspolis?

02.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mevrouw D'hondt, uw initiële vraag hebt u op 28 juni gesteld. U vroeg toen of het een regeringsstandpunt was of een individuele aangelegenheid. Ik heb daarop nog niet kunnen antwoorden. Over het subsidieverdelingsplan van de Nationale Loterij wordt elk jaar onderhandeld en het wordt goedgekeurd door de Ministerraad. De goede bedrijfsresultaten van de Nationale Loterij lieten toe om in 2006 enkele nieuwe accenten te leggen, onder meer met betrekking tot de ondersteuning van het vrijwilligerswerk. De subsidie is dus een gedeelde beslissing van de Ministerraad, zij het op mijn aangeven uiteraard.

Het initiatief past in de verdeling van de subsidies van de Nationale Loterij en staat dus volledig los van de werkzaamheden van de minister van Economie, in het kader van de wet van 19 juli 2006 tot wijziging van de wet van 3 juli 2005 met betrekking tot de rechten van

rédigerait également une police type, sur la base de laquelle les organisations de volontaires pourront conclure un contrat avec la compagnie d'assurances de leur choix.

Le secrétaire d'État M. Tuybens a annoncé cet été qu'il souhaitait consacrer des fonds du Lotto à concurrence de 850.000 euros au financement d'une telle assurance pour les volontaires. Il songeait à cet égard à une police collective qui serait confiée, au terme d'une adjudication, à une seule compagnie d'assurances.

Le secrétaire d'État maintient-il ce projet? Celui-ci serait en effet discriminatoire vis-à-vis des organisations qui ont déjà conclu spontanément une assurance pour leurs volontaires par le passé et anticipé les obligations qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier.

Comment la somme de 850.000 euros sera-t-elle répartie? Les organisations qui ont déjà conclu des assurances auront-elles également droit aux subventions ou devront-elles quand même conclure la police collective?

02.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Le plan de répartition des subsides fournis par la Loterie Nationale est examiné et approuvé chaque année par le Conseil des ministres. Les bons résultats de la Loterie Nationale permettent cette année de distribuer un montant supplémentaire. Sur ma proposition, le Conseil des ministres a décidé d'affecter une somme de 850.000 euros au volontariat. Cette matière est totalement indépendante de la compétence du ministre de

vrijwilligers. Die werkzaamheden beogen immers alleen het vastleggen van de minimumvoorwaarden en geven zeker geen antwoord op alle noden van alle vrijwilligers en hun organisaties in België.

De som van 850.000 euro laat inderdaad niet toe aan alle Belgische verenigingen om hun vrijwilligers te verzekeren. Dat betekent dus dat er keuzes zullen moeten worden gemaakt met betrekking tot het aantal vrijwilligers dat wordt gedekt, welk soort organisaties en activiteiten enzovoort.

In ieder geval dienen de verenigingen die tussen de mazen van het net vallen, te worden beschermd, onder meer alle tijdelijke en occasionele organisaties. Anderzijds is het zeker mijn bedoeling een kader aan te bieden aan de bestuursorganen belast met de uitvoering, om eigen middelen bij te dragen en de groep begunstigden progressief te vergroten.

Het is, ten slotte, mijn stelligste bekommernis de subsidie ook de komende jaren te kunnen bestendigen.

De complexiteit van een dergelijke verzekering vereist een ernstige dossiervorming, waarvoor de nodige tijd wordt uitgetrokken. Bovendien wou ik het volledige werkveld, in het bijzonder de verschillende koepelorganisaties van vrijwilligers, uitgebreid consulteren. Ik ontving bijvoorbeeld op 6 oktober 2006 een advies van de Hoge Raad voor Vrijwilligers.

Momenteel wordt dus een tekst uitgewerkt, die de vorm van een reglement voor de Nationale Loterij zal aannemen. De tekst houdt zowel rekening met de opmerkingen van de Hoge Raad voor Vrijwilligers als met de andere, betrokken actoren. Het reglement zal de eerstkomende weken worden gefinaliseerd.

02.03 **Greta D'hondt** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, uw antwoord stelt mij niet gerust. Wij zijn vandaag immers 27 november 2006. Ook van minister Verwilghen hoorde ik dat hij het dossier vóór 31 december 2006 zal trachten af te ronden. Ook u legt de nadruk op de ingewikkeldheid, wat ik niet betwist. Dat weten wij echter al maanden vooraf.

Wij zijn een maand vóór de datum waarop de wet van kracht moet worden. Van de organisaties wordt verwacht dat zij zich in orde stellen. Op dit ogenblik weten zij echter niet aan welke voorwaarden de verzekeringspolis moet voldoen. Zij weten bovendien niet of zij al dan niet een deel van de financiering via de middelen van de Nationale Loterij kunnen krijgen.

Mijnheer de staatssecretaris, inzake de middelen wil ik nogmaals op het volgende wijzen.

Ik heb al tijdens de zomer gezegd dat met 850.000 euro niet alle kosten voor alle verzekeringen van alle vrijwilligers kunnen worden gedekt. Dat is immers al te gek, maar het bedrag brengt wel soelaas. Het zou goed zijn, mocht het voor iedereen soelaas brengen.

Mijn heel uitdrukkelijke vraag is om niet alleen de categorie van tijdelijke en occasionele organisaties, hoe behartigenswaardig zij ook

l'Économie en ce qui concerne la nouvelle législation sur le volontariat.

Le montant de 850.000 euros ne permet évidemment pas à toutes les associations d'assurer leurs volontaires. Des choix devront être opérés. Le subside est principalement destiné aux volontaires qui passent aujourd'hui à travers les mailles du filet, donc les volontaires temporaires et occasionnels. Je pars du principe qu'il ne s'agit pas d'un subside unique mais que cette initiative deviendra récurrente à l'avenir.

Il s'agit d'un dossier complexe qui a nécessité un important travail préparatoire. J'ai largement consulté les gens de terrain. Ainsi, le 6 octobre dernier, j'ai encore reçu l'avis du Conseil supérieur des volontaires. Un texte est à présent élaboré sous la forme d'un règlement de la Loterie nationale. La dernière touche y sera apportée la semaine prochaine.

02.03 **Greta D'hondt** (CD&V): Cette réponse ne me rassure toujours pas. La nouvelle réglementation doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2007 et les organisations concernées ignorent encore les modalités exactes de l'assurance de leurs volontaires.

Je comprends en revanche que les 850.000 euros ne suffiront pas à couvrir tous les besoins. Je préconise de ne pas perdre de vue, lors de la répartition des subsides, les organisations qui ont assuré leurs volontaires dans un passé lointain ou récent.

Le gouvernement doit clarifier très rapidement la situation. La date d'entrée en vigueur du 1^{er} janvier 2007 sera-t-elle conservée ou sera-t-elle encore reportée? Toutes les organisations

is, te subsidiëren, maar om met de middelen ook soelaas te brengen voor de kosten van zij die zich voorheen reeds op vrijwillige basis hebben verzekerd ten overstaan van hun vrijwilligers of van zij die dat nog niet deden en zich, in afwachting van de wet van 1 januari 2007, ondertussen hebben verzekerd of zich eerstdaags zullen verzekeren.

recevront-elles une part du gâteau ou la Loterie nationale opérera-t-elle des choix spécifiques? Ne serait-il pas judicieux de travailler avec des chèques- subsides?

Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag is dubbel.

Ten eerste, ik vraag om snelheid ofwel om uitstel, zodat het veld in de praktijk de nodige schikkingen kan treffen om met de wet in orde te zijn.

Ten tweede, ik vraag ook om het geld te verdelen en te spreiden over alle organisaties die met vrijwilligers werken. In het andere geval brengen wij ons niet alleen moreel maar zelfs juridisch in de problemen, indien de ene wel en de andere geen beroep op een financiële tussenkomst zou kunnen doen.

Mijnheer de staatssecretaris, persoonlijk ben ik geen voorstander van cheques. Ik heb al gezegd dat onze samenleving stilaan "verchequet" geraakt. Indien dan toch voor de baan van de cheques zou worden gekozen, zou evengoed een vrijwilligerscheque kunnen worden gegeven aan iedere organisatie die daarmee een groot of klein gedeelte van de kosten voor de verzekering voor de vrijwilligers werkzaam bij de bewuste organisatie zou kunnen dekken.

Ik moet eerlijk zeggen dat ik nog niet veel wijzer ben geworden. Ik kan alleen nog maar eens oproepen tot een snelle en rechtvaardige afwikkeling voor alle organisaties en vrijwilligers.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Dirk Claes aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het advies 06/17 van het raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS-groep" (nr. 12617)

- de heer Dirk Claes aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rechtstreekse treinverbinding Wezemaal-Brussel" (nr. 13036)

- de heer Dirk Claes aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rechtstreekse treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 13037)

- de heer Hagen Goyvaerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de beperking van de dienstregeling voor het station van Wezemaal" (nr. 13228)

- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toestand van het treinstation Mechelen-Nekkerspoel" (nr. 13061)

03 Questions jointes de

- M. Dirk Claes au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'avis 06/17 du Comité consultatif des usagers auprès du groupe SNCB" (n° 12617)

- M. Dirk Claes au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la liaison ferroviaire directe Wezemaal-Bruxelles" (n° 13036)

- M. Dirk Claes au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la liaison ferroviaire directe Haacht-Bruxelles" (n° 13037)

- M. Hagen Goyvaerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la dégradation de la desserte ferroviaire en gare de

Wezemaal" (n° 13228)

- M. Patrick De Groote au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'état de la gare de Malines-Nekkerspoel" (n° 13061)

03.01 Dirk Claes (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS heeft de lijn 36 van Herent tot Diegem eens onder de loep genomen, meer bepaald over de investeringen die nodig zijn aan de stations, vooral in het raam van de hogesnelheidslijn en het GEN. In zijn rapport heeft het comité een grondige analyse gemaakt van de infrastructuur van de diverse stations en het basiscomfort van de reizigers. Ondanks het gegeven dat de meeste infrastructuur van tijdelijke aard is, werden een aantal serieuze tekortkomingen vastgesteld. Een eerste tekortkoming is een summiere aankleding van de stations met weinig afdoende schuilhokjes en weinig informatie over de dienstregeling. Ook de bereikbaarheid van de stations voor mindervaliden is niet goed, slechts 3 op de 7 stations – Herent, Zaventem en Kortenberg – voorzien in een lift. Bovendien is in de andere stations niet in hellende vlakken voorzien opdat mindervalide reizigers of reizigers met zware pakken het station makkelijker zouden kunnen binnenstappen. In en rond de stations heerst een gebrekkige signalisatie. De toegangen moeten het zonder aanduiding stellen. Een aantal gemeentebesturen zoals Herent, Erps-Kwerps of Nossegem zou een inspanning kunnen leveren om de signalisatie naar de stations te verbeteren. Een ander probleem zijn de parkings waarvan de meeste vandaag reeds volzet zijn. Indien het GEN operationeel wordt, zal er zeker nood zijn aan bijkomende parkings. Kortom, mijnheer de staatssecretaris, er is nog heel wat werk met betrekking tot het comfort van de reiziger.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u op de hoogte van de opgesomde tekortkomingen? Hebt u hierover reeds contact gehad met de NMBS? Wanneer zullen de investeringen effectief plaatsvinden om aan de problemen een antwoord te bieden?

Mijn andere vraag handelt over de rechtstreekse treinverbindingen tussen Haacht en Brussel. In december zijn op deze lijn veranderingen op komst. Met 72% meer reizigers, doet het station Haacht het de voorbije vier jaar zeer goed. De wijziging aan de dienstregeling ligt een beetje moeilijk en stuit op vragen van de treingebruikers. Misschien kunnen er eerst tellingen plaatsvinden. Ik weet niet of men met tellingen rekening heeft gehouden om bepaalde treinen af te schaffen en andere te behouden. Misschien was dergelijke handelwijze nuttiger geweest.

Het afschaffen van een aantal treinen lokt reactie uit. Waarom werd er gekozen voor een later vertrek? Ik geef het voorbeeld van de treinen van 8.35 uur en 18 uur. Er is een concreet voorstel om de treinen van 8.35 uur af te schaffen en de trein van 7.17 uur opnieuw in te voeren. Dit komt overeen met de huidige toestand. De trein van Brussel naar Haacht van 15.52 uur zou men best met een kwartier verlaten zodat de mensen met "normale" werkuren tussen 8 en 16 uur de trein kunnen blijven gebruiken. Ik weet dat er geantwoord wordt dat de werkuren verschuiven. Dat is correct maar de voorgestelde dienstregeling veroorzaakt problemen. Naar verluidt zou de dienstregeling zijn aangepast omwille van de cabinetards. De trein van 8.35 uur wordt dan ook de kabinetstrein genoemd.

03.01 Dirk Claes (CD&V): Il y a quelques mois, le Comité consultatif des usagers de la SNCB a rendu un avis concernant l'accueil sur les quais de la ligne Herent-Diegem, où de nombreux investissements ont été consentis pour le TGV. Il en sera d'ailleurs de même dans un proche avenir, lorsque le RER sera développé.

Le Comité a mis en évidence de nombreuses lacunes majeures dans les gares : le confort très sommaire dont jouissent les usagers, le manque d'indications, la saturation et le mauvais aménagement des parkings ainsi que le manque d'infrastructures pour les usagers handicapés.

Compte-t-on remédier à ces lacunes à court terme?

J'ai un certain nombre de questions spécifiques à poser concernant la liaison ferroviaire directe Haacht-Bruxelles. Le schéma de cette ligne sera adapté à compter du 10 décembre. Non seulement les liaisons seront plus nombreuses mais l'horaire changera fondamentalement. Or de nombreux voyageurs n'apprécient pas du tout ce nouvel horaire. Le train, très fréquenté, qui part de Haacht à 7 h 17 sera supprimé et remplacé par un train qui ne partira qu'à 8 h 35, heure bien trop tardive pour beaucoup de navetteurs. D'aucuns parlent déjà avec mépris du "train des cabinetards". (*Sourires*) Et les heures auxquelles les trains rentreront désormais le soir en gare de Haacht ne font pas non plus l'unanimité.

Pour quelles raisons importantes la SNCB a-t-elle opéré ce réaménagement? Tiendra-t-elle compte des horaires de travail du navetteur lambda? Les heures des trains pourront-elles encore être

Ik zeg niet dat het mensen van uw kabinet zijn, maar ik ken wel iemand die daar in de buurt werkt, op een ander kabinet. Het zou dus kunnen dat het zo is. Ik weet het niet. Tot zover mijn vraag over het station van Haacht.

Mijn vraag over het station van Wezemaal en de rechtstreekse treinverbinding Wezemaal-Brussel zal ik niet te lang maken want ik heb intussen een antwoord ontvangen. Op het moment dat ik u de vraag stelde, had ik nog geen antwoord via uw diensten, maar ondertussen heb ik van de NMBS wel een antwoord ontvangen. Dat moet ik toch wel zeggen. Die informatie had ik toen niet.

Eenzijds, blijft toch het probleem van het afschaffen van de meest belangrijke trein, de trein die het meest aangewezen is. Ik meen dat het de trein is van 8.08 uur die het meest gebruikt wordt. Er werden voorafgaand tellingen uitgevoerd, om na te gaan welke trein afgeschaft zou worden.

Anderzijds, komen er heel wat stopplaatsen bij en dat is positief. Alleen zijn de uren natuurlijk niet altijd zo interessant, maar 5.45 uur, 6.45 uur en 7.42 uur zijn nieuwe stops. Dat zijn bijkomende treinen. In de omgekeerde richting, komend uit Brussel, stoppen er nu ook treinen om 16.18 uur, 17.18 uur, 18.18 uur. Dat is bijkomende service waarvoor wij de NMBS dankbaar zijn. Het afschaffen van die trein van 8.08 uur ligt evenwel moeilijk.

De werken werden aldaar uitgevoerd wegens de bocht van Leuven. Op die manier moesten de treinen niet meer via die bocht en konden de passagiers komende van Limburg sneller naar Brussel worden vervoerd. De bedoeling was dus goed.

Ik besef ook maar al te goed, mijnheer de staatssecretaris, dat Hasselt, Diest en Aarschot stations zijn van een andere grootte dan het station van Wezemaal. Dat weet ik wel. Wij zitten echter met een bijzonder probleem in Wezemaal. Voor wie niet naar Leuven spoort, maar via Leuven naar Brussel, is Wezemaal eigenlijk het laatste station dat de trein zou kunnen aandoen om die mensen toch snel naar Brussel te brengen. Dat is de reden waarom ik het volgende durf te vragen, en ik vind ook dat ik het moet vragen. Als de mensen toch op die trein willen geraken, moeten zij eigenlijk terugreizen naar Aarschot. Dat is de enige mogelijkheid om van die snelle trein, die toch vrij snel Brussel aandoet, gebruik te kunnen maken. Terugreizen is toch iets waarvoor wij de reiziger moeten behoeden, meen ik, omdat dat eigenlijk niet de bedoeling mag zijn.

Daarom verzoek ik u met de NMBS opnieuw te overleggen. Zou het niet mogelijk zijn om in de toekomst daar toch nog een of twee treinen te laten stoppen? Ik vraag dit niet voor alle treinen want ik besef maar al te goed dat zulks onmogelijk zou zijn en bovendien is ons station ook niet zo groot. Die treinen zullen hun tijd wel weer inhalen tussen Wezemaal en Brussel. Op dat stuk hebben zij tijd genoeg om die minuut of twee die men verliest door een stop, weer in te halen.

Ik meen dat dit gerechtvaardigd is voor de toekomst. Ik weet dat het nu niet meer zal gaan, maar ik vraag toch dat zulks wordt gedaan bij een volgende aanpassing. Misschien kan het zelfs nu nog. Wij zullen wel zien.

adaptées?

Sur la ligne Wezemaal-Bruxelles, le train le plus important – celui de 8 h 08 – sera supprimé également. L'ajout d'un certain nombre d'arrêts à Wezemaal est un point positif. Quand le périphérique autour de Louvain sera inauguré en décembre, les voyageurs de Hasselt, Diest et Aarschot pourront se rendre en train à Bruxelles beaucoup plus rapidement mais les voyageurs de Rotselaar et environs seront obligés de faire marche arrière vers Aarschot ou de prévoir un arrêt intermédiaire à Louvain parce que Wezemaal, l'ultime gare avant le périphérique, n'est pas intégrée dans l'offre renouvelée. Le secrétaire d'État se concertera-t-il avec la SNCB pour faire en sorte que quelques trains à destination de Bruxelles s'arrêtent à Wezemaal?

03.02 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag gaat ook over de ingebruikname van de zogenaamde bocht van Leuven en de beperking van de dienstregeling in het station van Wezemaal. Het ligt in de plannen van de NMBS om op 9 december de bocht van Leuven in gebruik te nemen. Mijnheer de staatssecretaris, volgens uw eigen webstek is dat een nieuwe stap voorwaarts in de dienstverlening, als ik daarnaar mag verwijzen. Voorts zou het aanbod, gekoppeld aan erg aantrekkelijke prijzen, ongetwijfeld meer klanten naar de trein lokken.

Dat gegeven op zich is op dit moment voor de Hagelandse pendelaars echter helemaal niet van toepassing. Zoals collega Claes al verteld heeft, gaat het om de trein van de ochtendspits, om 8.08 uur. Die drukbezette dubbeldektrein, die rechtstreeks naar Brussel spoort, wordt dus afgeschaft. Bijgevolg zijn de reizigers in feite aangewezen op een plaats op de trein die komt vanuit Limburg en dan naar Brussel spoort, de trein van 7.42 uur. Andersom wordt ook de rechtstreekse verbinding van Brussel naar Wezemaal in de avondspits afgeschaft. Hierdoor moeten de pendelaars van die nochtans redelijk goed bezette trein een plaats zoeken op de nu reeds overvolle treinen naar Leuven. Ze moeten dan hopen dat ze daar tijdig aankomen, zodanig dat ze hun aansluiting naar Wezemaal niet missen.

Bijgevolg voelde ik mij ook aangesproken om u daaromtrent enige vragen te stellen, mijnheer de staatssecretaris. Ik heb u mijn vragen schriftelijk bezorgd. Ik overloop ze even voor de volledigheid van het verslag.

Waarom wordt de dienstverlening voor de treinreizigers die het station van Wezemaal als opstapplaats gebruiken, zo drastisch ingeperkt?

Bent u bereid om in samenspraak met de NMBS de uurregeling alsnog te herroepen en de dienstregeling van het station van Wezemaal opnieuw te verbeteren?

Bent u bereid om de halvering van het aantal rechtstreekse verbindingen in de ochtendspits ongedaan te maken?

Tot slot, bent u bereid om de afschaffing van de rechtstreekse verbinding tijdens de avondspits ongedaan te maken?

De **voorzitter**: Mijnheer de staatssecretaris, ik zou nog het volgende willen voorstellen, als u er geen bezwaar tegen hebt. Er is nog vraag nr. 13061 van de heer De Groote over de toestand in stations. Ik zou deze vraag ook meteen willen behandelen.

03.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, deze vraag gaat over Mechelen, maar ik veronderstel dat dit geen probleem is.

Mijnheer de staatssecretaris, het dicht bij het stadscentrum van Mechelen gelegen treinstation Mechelen-Nekkerspoel heeft een dagelijks gemiddelde van 1.500 à 1.800 reizigers, waaronder ook heel veel schoolkinderen. Vlakbij liggen zowel enkele scholen alsook het drukbezochte Speelgoedmuseum. Het is een ideale stopplaats voor een bezoek aan het centrum van de stad.

Slechts de mensen die het station kennen en weten liggen vinden het vermits er bijna nergens richtingaanwijzers naar de toegang van het

03.02 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Selon la SNCB, la mise en service de la courbe de Louvain en décembre constitue un nouveau progrès en matière de service et une amélioration de l'offre assortie de tarifs plus avantageux. De nouveaux voyageurs doivent ainsi être attirés. Ces nouvelles dispositions ne font toutefois pas l'affaire des voyageurs du Hageland. Le train bondé de 8 h 08 est tout simplement supprimé, avec toutes les conséquences que l'on sait.

Pourquoi le service à Wezemaal a-t-il été réduit de manière aussi drastique? Le secrétaire d'État se concertera-t-il avec la SNCB pour supprimer le nouvel horaire et annuler la réduction drastique du nombre de trains de pointe directs?

03.03 Patrick De Groote (N-VA): La gare de Malines-Nekkerspoel accueille quotidiennement 1.500 à 1.800 voyageurs dans une infrastructure rudimentaire. Les voies se situent sur un accotement surélevé, les quais ne sont pourvus ni de pare-vent, ni d'abris, ni de bandes de sécurité et des conteneurs font office de guichet et de salle d'attente depuis que le bâtiment de la gare a été vendu.

station zijn.

Door de ligging van de sporen op een verhoogde berm is ook het wachtcomfort voor de reizigers zeker niet optimaal te noemen. De plaatsing van windschermen en/of wachthuisjes dringt zich op.

Hoewel de perronverharding dit toelaat is er nergens een veiligheidsstreep aangebracht, wat nochtans een must is vanwege de doorrit van snelle IC-treinen en de aanwezigheid van veel schoolkinderen. Perron 6 is momenteel volledig buiten gebruik. Een ander pijnpunt vormt het gebrek aan degelijke infrastructuur voor de reizigers.

Het stationgebouw zelf is verkocht. Het wordt privé uitgebaat als een tolkenkantoor. Aan de ingang tot de perrons doen containers dienst als loket en wachtzaal. Dat zou voorlopig zijn, maar duurt nu reeds een aantal jaren.

Hebt u kennis van voormelde problemen?

Kan u ons melden of daaraan gewerkt wordt? Hoe zijn de vooruitzichten? Of zal de toestand ongewijzigd blijven?

Is het juist dat de IR-lijn Leuven-Antwerpen als stopplaats Mechelen-Nekkerspoel zal krijgen en niet langer Mechelen?

03.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Claes, ik begin met uw eerste vraag. U hebt de mosterd gehaald bij het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS-groep.

U hebt ondertussen ook kennis kunnen nemen van het antwoord dat de NMBS-groep aan het Comité heeft overgemaakt. Ik heb dat bij. Ik kan het u geven. Het is een omstandig antwoord met betrekking tot de aanleg van de parkings, de toegankelijkheid, de perronuitrusting enzovoort. Dat is ter beschikking sinds 3 oktober 2006.

Ten tweede, voor beide vragen over Haacht-Brussel is het zo dat door de spoorwerken tussen Leuven en Brussel op lijn-36, bepaalde treinen moesten worden omgeleid via de lijn Leuven-Mechelen, lijn-53bis, met een langere reistijd tot gevolg. Vier van die omgeleide treinen stopten sindsdien in Haacht, drie 's ochtends en één 's avonds, waardoor dit station een rechtstreekse verbinding met Brussel kreeg.

De beslissing om te stoppen in Haacht hing ook samen met de wegenwerken in Kampenhout-Sas.

Vanaf 11 december 2006 is het niet langer nodig om die treinen om te leiden via de lijn 53 bis, dus via Haacht. Dat betekent tijdwinst voor de reizigers die van verder komen, bijvoorbeeld uit Genk en Hasselt. Dat betekent echter ook dat er minder treinen in Haacht passeren. Er is in het recente verleden dus sprake geweest van een overgangsmaatregel, een uitzonderingsmaatregel, die nu wordt herroepen.

Om Haacht een rechtstreekse treinverbinding te blijven aanbieden, moest de NMBS bijkomende treinen inzetten. De Brusselse Noord-

Quand ces problèmes seront-ils résolus? Est-il exact que l'IR Louvain-Anvers ne s'arrêtera plus à Malines-Central mais à Malines-Nekkerspoel?

03.04 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: M. Claes tient clairement ses informations du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB. Il a dès lors probablement déjà pris connaissance de la réponse de la SNCB au Comité. Je peux lui remettre la réponse détaillée du 3 octobre 2006.

En raison de travaux d'infrastructure sur la ligne 36 Bruxelles-Louvain, certains trains ont dû être déviés via la ligne 53bis Louvain-Malines. Quatre d'entre eux s'arrêtent à Haacht, une liaison directe étant ainsi assurée avec Bruxelles. La décision de prévoir un arrêt à Haacht était également dictée par des travaux de voirie à Kampenhout-Sas. À partir du 11 décembre 2006, cette déviation ne sera plus nécessaire et un moins grand nombre de trains feront donc arrêt à Haacht.

Pour assurer néanmoins une liaison directe entre Haacht et Bruxelles, il fallait trouver une autre solution, sans prévoir un

Zuidverbinding is tijdens de piekuren vrijwel verzadigd. Er moest dus worden gezocht naar een zo goed mogelijk alternatief dat geen extra rijpad zou vereisen in de Noord-Zuidverbinding. Vanaf 11 december zullen er 's morgens, net als nu, drie treinen rechtstreeks naar Brussel rijden, weliswaar met een andere dienstregeling. 's Avonds zijn er twee rechtstreekse treinen Brussel-Haacht voorzien. Daarnaast is er nog een derde, snelle verbinding van Brussel naar Haacht, mits een korte overstap in Mechelen.

Bij de problematiek van de bocht van Leuven kan nog maar eens aangetoond worden dat, bij wijze van spreken, politici uit regio's net rond Brussel andere vragen hebben dan politici uit de regio's verder van Brussel. Die twee zijn uiteraard onmogelijk te verzoenen. Ik heb een hele lobbyactiviteit mogen ondervinden van bijvoorbeeld Limburgse politici, die met zeer veel recht en reden zeggen dat zij snel van Hasselt naar Brussel moeten kunnen. Nu zeggen andere politici dat als daarvoor wordt gezorgd, hun zorgen en bezorgdheden worden vergeten. Zo is het altijd iets. Ik denk dus dat het goed is dat de NMBS als autonoom overheidsbedrijf daarin de knopen doorhakt.

Het voor december uitgewerkte treinaanbod is, gezien de beperkte mogelijkheden op het vlak van capaciteit, een aanvaardbaar alternatief voor de weggefallen omgeleide treinen. Pas wanneer de lijn 25 Antwerpen-Brussel wordt herbekeken, zou er een structurele oplossing kunnen worden uitgewerkt voor de bediening Haacht-Brussel. Zoals de vraagsteller al zei, dat zal niet voor de eerstvolgende dienstregeling mogelijk zijn.

Mijnheer Claes, op uw vraag over Wezemaal hebt u een antwoord gekregen. Vraag en antwoord hebben elkaar op 13 november gekruist.

Ten slotte antwoord ik op de vraag van de heer De Grootte. Dat maakt onderwerp uit van een advies van het raadgevend comité. Momenteel is dat in onderzoek. Ik kan u toch al zeggen dat de studie voor de bouw van een nieuw stationsgebouw reeds werd aangevat. Verwacht wordt dat midden 2007 een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd kan worden. Vervolgens kan dan de oprichting van het stationsgebouw zelf starten.

De plaatsing van verkeersborden op de openbare wegen is een opdracht van de wegbeheerder. De directie Patrimonium zal een actie starten om de weg naar het station in samenwerking met de stad Mechelen te bewegwijzeren.

De perrons zijn uitgerust met een luifel waaronder in zitgelegenheid is voorzien, afgeschermd van de wind. Buiten de luifelzone is in beglaasde schuilhuisjes voorzien voor de wachtende reizigers. Infrabel voorziet sinds enkele jaren bij vernieuwing van de perronbekleding ook in een 60 centimeter brede strook van noppentegels die blinden en slechtzienden wijst op de aanwezigheid van een perronrand. De veiligheidslijn, die trouwens enkel een indicatieve functie had, wordt vervangen door deze stroken. Indien te Mechelen-Nekkerspoel werken worden uitgevoerd aan de perronbevloering zal ook daar in een dergelijke strook worden voorzien.

Ten slotte streeft de NMBS ernaar een snelle verbinding Antwerpen-

sillon supplémentaire dans la jonction bruxelloise Nord-Midi. Trois trains directs rejoindront Bruxelles le matin. En soirée, deux trains relieront Bruxelles à Haacht et une troisième liaison rapide sera prévue avec une brève correspondance à Malines.

Ces questions indiquent clairement que les politiques de la périphérie de Bruxelles ont d'autres préoccupations que ceux qui sont issus de régions du pays plus éloignées. Il est impossible de satisfaire entièrement tout le monde et que la SNCB tranche est une bonne chose.

L'offre ferroviaire arrêtée pour décembre constitue sans nul doute une solution acceptable pour la disparition des trains déviés. Une solution structurelle au problème d'Haecht ne pourra intervenir que lorsque le dossier de la ligne 25 sera réexaminé.

La question relative à Wezemaal et la réponse fournie le 13 novembre ont dû se croiser.

En ce qui concerne Malines, le dossier est examiné par le Comité consultatif. Un permis d'urbanisme pourra être demandé à la mi-2007. Des panneaux de signalisation, des auvents, des abris et des dalles en relief seront placés.

Enfin, la SNCB souhaite une liaison rapide entre Anvers et Louvain. La liaison IR actuelle exige un changement de front à Malines, ce qui prend du temps. Pour éviter ce changement, il est en effet prévu d'ouvrir une liaison Anvers-Louvain via Malines-Nekkerspoel.

Leuven te creëren. De huidige IR-verbinding vereist een frontwisseling in Mechelen wat de nodige tijd kost. Om deze frontwisseling te vermijden, bestaat inderdaad het plan een verbinding Antwerpen - Mechelen-Nekkerspoel - Leuven in te leggen.

03.05 Dirk Claes (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, betreffende de stations van Haacht en Wezemaal hebt u gelijk als u zegt dat er extra treinen werden ingelegd omwille van wegenwerken. Wanneer kan men gedragsveranderingen bij treinreizigers bewerkstelligen? Dat is juist op zo'n moment van wegenwerken. Op dat moment kan men de mensen overtuigen om de auto te laten staan en de trein te nemen. De mensen die dergelijke stap hebben gezet, zou men zo goed mogelijk moeten blijven motiveren om de trein te nemen. Als treinen ineens veranderen en afgeschaft worden, riskeert men die reizigers te verliezen. Naar gedragsbeïnvloeding is dat toch belangrijk. Ik heb in Wezemaal hetzelfde meegemaakt.

Ik heb het antwoord gekregen van de NMBS voor de bediening van Wezemaal maar geen antwoord op mijn vraag naar de toekomst van de trein die in Aarschot stopt, rond Leuven rijdt en zeer snel in Brussel is. De mensen van Wezemaal kunnen niet tot in Leuven doorrijden om daar die trein te nemen. Zij kunnen alleen terugrijden naar Aarschot om daar dan de trein te nemen. Mijnheer de staatssecretaris, kunt u de NMBS vragen te overwegen om in de toekomst 1 of 2 treinen te laten halt houden in Wezemaal zodat de investeringen van NMBS en gemeente niet verloren dreigen te gaan. Anders kan dit ook leiden tot een overbevolking van het station van Aarschot. Als u daar nog kort kunt op antwoorden waaruit eventueel uw intentie zou blijken.

03.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, het is zo dat de vraag van heer Goyvaerts ook betrekking had op Wezemaal. Ik heb uiteraard verwezen naar de brief, maar geen inhoudelijk antwoord gegeven.

Sinds de wijzigingen aan de dienstregeling van december 2005 heeft Wezemaal er elk uur een verbinding bij gekregen. Sinds die datum is immers de cadans van de stoptrein Hasselt-Leuven aangepast en wordt er bijkomend elk uur gestopt in Wezemaal. Deze trein staat bij aankomst in Leuven in aansluiting met de ICa richting Brussel, waardoor men vanuit Wezemaal in 38 minuten naar Brussel-Noord kan sporen. Daarnaast is er onverminderd ook de bediening door de stoptrein Antwerpen-Leuven, die eveneens elk uur in Wezemaal stopt.

Vanaf december 2006 zijn tijdens de piekuren rechtstreekse verbindingen Wezemaal-Brussel voorzien door een deel van de ICe als stoptrein te laten rijden tussen Hasselt en Leuven en het andere deel gewoon als ICe te laten rijden. In Leuven worden beide treindelen vervolgens gekoppeld, waarna ze samen verder rijden naar Brussel als IC.

Bovendien krijgen de reizigers uit Wezemaal op die manier ook een rechtstreekse verbinding met Gent, Brugge, Blankenberge en andere Noordzeebestemmingen.

De snelle P-treinen, die via de nieuwe bocht van Leuven rijden, stoppen alleen in de grootste stations, namelijk in Diest en Aarschot.

03.05 Dirk Claes (CD&V): C'est précisément au moment où des travaux sont effectués aux voies que l'on peut convaincre les gens de prendre le train en ajoutant des liaisons et des arrêts. Mais si on supprime ces liaisons supplémentaires, les gens risquent de bouder à nouveau le train.

Le problème des voyageurs qui embarquent à Wezemaal reste sans solution: s'ils veulent aller à Bruxelles, ils devront toujours rebrousser chemin vers Aarschot ou prendre une correspondance à Louvain. Dans les deux cas, ils seront ralentis. Est-il vraiment impossible de faire en sorte que quelques trains à destination de Bruxelles s'arrêtent à Wezemaal?

03.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Depuis la modification des horaires en décembre 2005, Wezemaal bénéficie d'une liaison supplémentaire par heure, parce que l'omnibus Hasselt-Louvain s'y arrête. À l'arrivée à Louvain, il y a une correspondance vers Bruxelles de sorte qu'il faut 38 minutes pour se rendre de Wezemaal à Bruxelles-Nord. L'omnibus Anvers-Louvain s'arrête également toutes les heures à Wezemaal. À partir de décembre 2006, une liaison directe entre Wezemaal et Bruxelles sera établie aux heures de pointe. Des liaisons directes seront également établies avec Gand, Bruges et Blankenberge.

Les trains P rapides à destination de Bruxelles via Louvain ne s'arrêtent qu'à Diest et à Aarschot. Un arrêt supplémentaire à Wezemaal n'aurait aucun sens dans le concept d'un train P

Mijnheer Claes, in antwoord op uw vraag, een extra stop van deze snelle P-treinen past niet in het concept van snelle P-trein. Niets belet uiteraard dat in de toekomst, vanaf december 2007 en later, dit gesprek op de agenda van de NMBS kan worden geplaatst.

03.07 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik was een beetje verbaasd. Ik ken de cultuur van deze commissie niet, dus ik dacht dat ik bij collega Claes te rade moest gaan om het schriftelijk antwoord van de NMBS te kennen.

Ik neem akte van uw antwoord in de zin dat er blijkbaar toch wat aanpassingen aan het uurrooster zijn gebeurd richting Brussel. Ik weet ook niet of het de bedoeling is om het vanuit Brussel richting Wezemaal ook opnieuw te bekijken.

Mijnheer de staatssecretaris, ik neem kennis van uw antwoord. Ik zal het nog eens nader bekijken en zien wat er daaraan lokaal verbeterd kan worden.

Ik kom in elk geval terug op uw initiële bemerking. Ik rijd hier in deze commissie voor de rekening van niemand. Ik probeer alleen een beetje de bewaker te zijn van de dienstverlening van de NMBS. Het kan niet zijn dat elke keer dat men een wijziging in de dienstverlening aanbrengt, dit ten goede komt van de ene streek, maar repercussies heeft voor de andere streek. Op dat moment kan men algemeen gezien niet stellen dat de dienstverlening erop vooruitgaat. Dat is de reden waarom ik u daarover vandaag een vraag heb gesteld.

03.08 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik wil u danken voor uw antwoord; mijn vragen naar informatie zijn daarmee beantwoord.

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

04 Question de Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la qualité du service postal en province du Luxembourg" (n° 12749)

04 Vraag van mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de kwaliteit van de postdienst in de provincie Luxemburg" (nr. 12749)

04.01 Dominique Tilmans (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question porte sur le service public, plus spécifiquement en province de Luxembourg.

Je ne vais pas vous assommer avec les problèmes qui se posent en termes de qualité ou de non-qualité du service postal en province de Luxembourg qui, comme vous le savez, est une province peu peuplée. Néanmoins, si l'on se base sur le contrat de gestion, elle devrait être sur le même pied d'égalité que les zones à forte densité de population qui sont plus rentables. C'est ce qu'on appelle le principe du service universel.

Il y a effectivement eu des évolutions pour les communes de Rouvroy, Attert, Bertogne, Fauvillers et Rendeux puisqu'il y avait là manifestement violation des obligations du 4^{ème} contrat de gestion: il

rapide. Ce point peut toutefois être inscrit à l'ordre du jour de la SNCB à partir de décembre 2007.

03.07 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): L'horaire des trains en direction de Bruxelles a donc manifestement fait l'objet de quelques modifications. Est-il également prévu d'améliorer la liaison dans l'autre sens ?

L'objectif ne saurait être que certaines modifications de l'horaire soient favorables pour une région, mais auraient l'effet inverse pour une autre région.

04.01 Dominique Tilmans (MR): Men kan zich afvragen waar het met de openbare dienstverlening naartoe gaat wanneer men de situatie in de provincie Luxemburg bekijkt. Die provincie mag dan al dunbevolkt zijn, toch zou zij op dezelfde voet moeten worden behandeld als de dichterbevolkte gebieden; dat is immers het principe zelf van de openbare dienstverlening.

In Rouvroy, Attert, Bertogne, Fauvillers en Rendeux is er geen

n'y avait plus de service postal, ce qui m'a été confirmé par M. Johnny Thijs. Il est tout à fait anormal que ces contrats de gestion ne soient pas prospectifs. Ils devraient pouvoir éviter que ces bureaux ne ferment; on devrait pouvoir trouver des solutions qui se juxtaposent.

Quant à la liste des bureaux à fermer, j'étais présente à la réunion lors de laquelle M. Thijs a exposé la situation. Je sais notamment que le bureau de Bomal sera fermé.

Je tiens aussi à faire remarquer le manque important de personnel dans les bureaux de poste de la province. Certains points ont d'ailleurs dû être fermés par manque de personnel pendant la période estivale mais le sont parfois encore aujourd'hui. Du fait de la fermeture de ces bureaux, des recommandés restent en souffrance. C'est tout à fait inacceptable. C'était le cas dans les bureaux de Nassogne et de Haut-Fays. Je m'interroge d'ailleurs sur la responsabilité de La Poste en ce qui concerne ces recommandés qui ne sont pas délivrés.

J'en viens aux horaires d'ouverture de certains bureaux de poste qui sont parfois très étroits. Même si ceux-ci sont conformes au contrat de gestion, il est clair qu'ils ne correspondent pas du tout à l'attente des citoyens. Un service minimum doit être rendu au niveau de La Poste et de tous les services publics en général.

Monsieur le secrétaire d'État, mes questions sont les suivantes.

- Quelles seront les mesures prises pour que le contrat de gestion soit respecté, en particulier en ce qui concerne la densité du réseau dans les régions à faible densité de population? C'est vrai pour la province du Luxembourg mais aussi pour toutes les zones rurales.

- De nouveaux bureaux seront fermés, dont celui de Bomal. Des mesures d'accompagnement et d'information seront-elles prises en suffisance pour la population et pour le personnel?

- Quelles mesures envisagez-vous pour garantir du personnel en suffisance dans tous les points de services postaux, sachant par ailleurs que La Poste cherche des activités annexes pour son personnel excédentaire?

On s'étonne que les intérimaires ne prennent pas les places. Lorsqu'on sait que les intérimaires engagés à Liège doivent effectuer des déplacements en province de Luxembourg et qu'on voit les distances à accomplir, on se dit qu'il y a là un problème de gestion.

- N'est-il pas possible de tenir compte de la situation particulière de certaines communes pour fixer des horaires d'ouverture? Par exemple, cet été, certaines communes touristiques n'avaient pas de point postal alors qu'à cette période, la population y est doublée ou triplée. Aucune réponse n'est apportée en termes de service public postal dans ces communes.

04.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, je répéterai à nouveau des éléments que j'ai déjà donnés puisque ces questions reviennent à chaque réunion de commission et à chaque séance plénière.

postaal servicepunt meer, en dat is een schending van het beheerscontract. Het kantoor van Bomal gaat sluiten. In een aantal postkantoren van de provincie is er een nijpend personeelstekort, zodat men genoodzaakt werd sommige kantoren tijdens de zomervakantie te sluiten en aangetekende zendingen blijven liggen in Nassogne en Haut-Fayt, waardoor de kwestie van de aansprakelijkheid van De Post wordt opgeworpen. En dan hebben we het nog niet gehad over de soms zeer beperkte openingsuren van sommige servicepunten.

Welke maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat het beheerscontract wordt nageleefd, inzonderheid wat de dichtheid van het postnet betreft?

Er zullen opnieuw kantoren worden gesloten. Worden er in dat verband begeleidende maatregelen genomen en zullen de betrokkenen daarover worden geïnformeerd? Welke maatregelen zullen worden getroffen om de aanwezigheid van voldoende personeel in alle servicepunten te garanderen? Het spreekt bijvoorbeeld vanzelf dat uitzendkrachten die uit Luik komen niet solliciteren voor betrekkingen die zo ver van hun woonplaats vacant zijn.

Kan men geen rekening houden met de bijzondere situatie van bepaalde gemeenten bij het vaststellen van de openingsuren? Het is bijvoorbeeld zo dat de bevolking van bepaalde toeristische gemeenten in de zomervakantie verdrievoudigt.

04.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik ga in herhalingen vervallen, want die vragen worden regelmatig gesteld.

La Poste garantit une présence postale en prévoyant au moins un bureau de poste dans chacune des 589 communes et en y affectant du personnel de La Poste en fonction des besoins des clients, notamment en fonction des heures d'ouverture. En cas de faible utilisation par les clients et/ou d'un faible volume de transactions en matière de service public, clairement démontré(s), et tenant compte des caractéristiques géographiques, une halte postale avec garantie d'une ouverture minimale au public de six heures par semaine peut, par dérogation à ce qui précède, être établie.

Le nombre de cas où cette halte postale constituerait l'unique point de service postal dans une commune, parmi les 589 communes fusionnées, ne peut dépasser 5% des communes. En outre, pas plus de 60% de ce pourcentage ne peut être localisé dans la même région.

Pour le cas particulier de la province du Luxembourg, comme vous le mentionnez, La Poste ne répond pas aujourd'hui pleinement aux exigences du quatrième contrat de gestion pour les communes de Attert, Bertogne, Fauvillers, Rendeux et Rouvroy. Des contrats ont été pris avec chaque autorité communale concernée afin de rechercher une solution permettant d'assurer les services postaux prévus par le contrat de gestion dans ces communes. D'ailleurs, une solution ad hoc a déjà été trouvée pour chacune de ces localités.

Dépendant des travaux d'infrastructure nécessaires pour assurer la bonne exécution du service et la sécurisation des lieux, les cinq nouveaux bureaux devraient être actifs entre décembre 2006 et janvier 2007. Dans le cas de Rouvroy, une solution provisoire sera développée dans un conteneur blindé dans l'attente de disposer d'un local adapté.

Pour ce qui est des autres communes de la province du Luxembourg, l'offre de La Poste répond aux exigences du quatrième contrat de gestion.

Quant à votre deuxième question, je répondrai qu'à partir de février, 277 autres bureaux seront en effet remplacés par des points poste. La Poste a communiqué une liste des bureaux dont la fermeture aura lieu au premier trimestre 2007. En principe, il sera procédé à la mise en place d'un point poste avant la fermeture du bureau concerné.

Le 7 novembre dernier, la communication à destination des syndicats nationaux a été lancée. Les syndicats régionaux, le management de ligne et le personnel ont été informés par la suite. Préalablement à la conférence de presse du 22 novembre, une lettre a été transmise le 21 aux autorités locales concernées. Par ailleurs, les bureaux des plus grandes villes et communes ont été joints par téléphone par les services de M. Thijs. Elles ont ainsi été informées trois mois avant la fermeture.

Après la mise en place d'un point poste, lorsqu'on procédera au remplacement d'un bureau, la communication à destination de la clientèle locale démarrera 20 jours avant, d'abord au moyen de dépliants, d'affiches et de contacts directs dans le bureau concerné. Une dizaine de jours avant le remplacement, des dépliants toutes-boîtes seront distribués.

Nous avons insisté sur la communication. La Poste a bien répondu en

De Post heeft ten minste één postkantoor per gemeente, en stelt daar afhankelijk van de vraag van de clientèle meer of minder postpersoneel te werk. Als de klandizie veeleer schaars is of het transactievolume laag, kan bij wijze van uitzondering op de regel, en rekening houdend met de geografische criteria, een posthalte worden ingericht die ten minste zes uur per week open is. Ingeval de posthalte het enige postaal servicepunt is in een gemeente, zullen deze haltes slechts kunnen georganiseerd worden in maximum 5 procent van de gemeenten, met dien verstande dat niet meer dan 60 procent van dit percentage zich in hetzelfde Gewest bevindt.

In de provincie Luxemburg voldoet De Post momenteel niet helemaal aan de voorwaarden van het beheerscontract voor de gemeenten Attert, Bertogne, Fauvillers, Rendeux en Rouvroy. Voor elk van die gemeenten werd evenwel een ad-hocoplossing gevonden. Voor zover de noodzakelijke infrastructuurwerken voltooid zijn, zouden de vijf nieuwe kantoren tussen december 2006 en januari 2007 hun deuren moeten openen.

Vanaf februari zullen inderdaad 277 andere kantoren vervangen worden door PostPunten. In principe gaat het betrokken postkantoor pas dicht nadat eerst een PostPunt geopend werd.

Op 7 november jongstleden ging de communicatie ten aanzien van de nationale vakbonden van start. Vervolgens werden de regionale vakbonden en het personeel op de hoogte gebracht, net zoals de betrokken lokale overheden. De kantoren van de grootste steden en gemeenten werden drie maanden voor de sluiting telefonisch gecontacteerd.

De communicatie ten aanzien van de clientèle zal twintig dagen voor

cette matière.

Pour répondre à votre troisième question, La Poste n'est évidemment pas à l'abri d'absences inattendues et la réorganisation de son réseau a exceptionnellement pu entraîner quelques désagréments. Cette opération est la plus grande réorganisation jamais réalisée au sein du réseau des bureaux de La Poste. Celle-ci évalue les éventuels problèmes qui persistent au cas par cas et ne manquera pas d'apporter les solutions qui s'imposent dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, La Poste travaille activement à la réduction du temps d'attente. Elle a ainsi fixé un objectif précis à atteindre d'ici fin 2008: servir 80% de la clientèle endéans les cinq minutes. Des moyens importants ont été dégagés par l'entreprise afin d'atteindre cet objectif ambitieux.

En conclusion, les managements régionaux et locaux de La Poste sont particulièrement attentifs à pouvoir offrir à chacun un service de qualité en palliant si nécessaire les manques constatés de personnel par l'engagement d'employés complémentaires pour permettre à l'ensemble du réseau d'effectuer les missions qui lui sont dévolues.

En réponse à votre quatrième question, je peux vous indiquer qu'en matière de fixation des heures d'ouverture, La Poste a organisé une fois par semaine une ouverture tardive ou une ouverture le samedi matin.

Ces objectifs témoignent d'une volonté de la part de La Poste de mieux servir ses clients. Dans cette logique, l'adéquation entre les heures d'ouverture et les attentes des consommateurs fait l'objet d'une attention constante, dans le cadre de la concertation permanente, en termes d'indice de fréquentation.

En ce sens, La Poste a commencé à optimiser les heures d'ouverture pour certains bureaux situés en zone rurale afin de répondre à la demande croissante de la clientèle, et ce en parfaite collaboration avec son management local.

Je vous remercie de votre attention.

04.03 **Dominique Tilmans** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Votre réponse m'inspire les réflexions suivantes. Selon vous, l'objectif de La Poste est de servir, à l'avenir, 80% de la clientèle dans les cinq minutes. Ce serait évidemment merveilleux! Toutefois, cela concernera encore les grands centres urbains, tandis que les zones rurales seront de nouveau pénalisées. En effet, il subsiste toujours un tampon de 20% qui n'obtiendra pas de réponse dans les cinq minutes.

Je prends l'exemple du bureau de poste à Marche, l'une des plus grandes communes de la province du Luxembourg. L'attente y est au minimum d'une demi-heure, à telle enseigne que les gens font la file à

de vestiging van een PostPunt van start gaan. We hebben erop gehamerd dat de communicatie de nodige aandacht moest krijgen en De Post is daarin gevolgd.

Ook bij De Post kunnen mensen onverwacht afwezig blijven en de reorganisatie van het postnetwerk – de belangrijkste die ooit plaatsvond – ging wellicht met enige hinder gepaard. De Post onderzoekt welke problemen aanslepen en zorgt zo snel mogelijk voor oplossingen.

Anderzijds streeft De Post actief naar een vermindering van de wachttijd. Tegen eind 2008 zou 80 procent van de klanten binnen vijf minuten geholpen moeten worden.

Het management van De Post streeft dus naar een kwaliteitsvolle dienstverlening. Zo nodig worden bestaande personeelstekorten opgevangen door de indienstneming van extra personeel.

Wat de openingstijden betreft, heeft De Post ervoor gezorgd dat de kantoren eenmaal per week later of op zaterdagochtend open zijn. In het raam van het permanent overleg wordt voortdurend nagegaan of de openingsuren aan de wensen van de klanten beantwoorden.

Om op de toenemende vraag in te spelen, heeft De Post de openingsuren voor bepaalde kantoren in landelijke gebieden al aangepast.

04.03 **Dominique Tilmans** (MR): 80 procent van de klanten binnen vijf minuten bediend: wat een wonder! Maar eens te meer worden de landelijke gebieden benadeeld. In Marche bijvoorbeeld bedraagt de wachttijd een half uur en moeten de mensen tot buiten aanschuiven!

Wegens personeelstekort kunnen de kantoren niet eenmaal per

l'extérieur - c'est digne des pays de l'Est!

Vous déclarez que La Poste prévoit un service tardif par semaine ainsi qu'une ouverture le samedi matin. Pourtant, il faut encore trop souvent constater que ces services ne sont pas rendus à cause d'une série d'absences. Je sais bien que vous n'en êtes pas responsable, mais j'ignore si des intérimaires sont recrutés. Manifestement, cela pose des problèmes.

Ensuite, en cas de fermeture ou de changement, La Poste fait œuvre de communication - et c'est très bien. Cependant, il reste un énorme problème dans les zones rurales: la mobilité. Je sais bien qu'elle ne relève pas de vos compétences et que, dans un exécutif, chacun doit rester dans les limites de ses prérogatives. Dès lors, la mobilité n'est pas votre souci, du moins en tant que ministre. Bref, nous connaissons de sérieux problèmes à cet égard, si bien que plusieurs personnes âgées ou sans véhicule ne peuvent pas se rendre, par exemple, dans la grande surface située à plusieurs kilomètres de chez elles.

Je ne sais pas quelle solution devrait être adoptée, mais l'ensemble des zones rurales devraient se mobiliser. En tout cas, je regrette que, lorsqu'une restructuration est décidée, on pense toujours aux grandes villes, mais jamais à la campagne. Cela reste donc un problème de fond qui ne me semble pas encore résolu.

04.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Madame, au sujet de votre première remarque, servir 80% des clients dans les cinq minutes est une des ambitions de La Poste pour fin 2008. Pour le moment, ce n'est pas encore le cas mais on peut soutenir cette ambition. Deuxièmement, quant aux zones rurales, les autres pays européens connaissent certainement le même genre de situation avec les personnes âgées. Certains d'entre eux ont adopté d'autres solutions. Ce que je voulais surtout vous dire, c'est que La Poste ne promeut certainement pas assez le fait qu'il est toujours possible de remettre du courrier au facteur et de lui acheter des timbres. L'information n'est pas suffisamment communiquée alors que cela peut résoudre des problèmes.

04.05 Dominique Tilmans (MR): Vous avez raison de rappeler que le facteur joue un rôle essentiel pour les lettres et les timbres; encore heureux, tant qu'il passe! Le problème, c'est qu'il ne peut transporter d'argent et que les versements se font directement sur les comptes. Le fait de ne plus distribuer cet argent, même s'il y a des raisons de sécurité évidentes à cela, constitue un problème. Le problème de la mobilité reste important.

La semaine dernière, j'ai interrogé M. Thijs sur ses intentions envers les zones rurales. Il m'a répondu qu'il posait la question depuis 1999 aux gouvernements successifs, sans obtenir de réponse.

week later geopend blijven of op zaterdag hun deuren openen.

Ook al wordt de bevolking van die sluitingen of wijzigingen op de hoogte gebracht, toch blijft er een mobiliteitsprobleem in landelijke gebieden voor senioren of voor mensen die geen auto hebben.

Ik betreur dat bij herstructureringen altijd van de situatie in de grote steden wordt uitgegaan.

04.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De Post wil dat tegen eind 2008 tachtig procent van haar klanten binnen de vijf minuten wordt voortgeholpen. We steunen haar in dat streven.

Wat de landelijke zones betreft, worden de andere Europese landen met hetzelfde probleem geconfronteerd; elk land tracht het op zijn manier op te lossen.

De Post wijst er onvoldoende op dat men de briefwisseling met de postbode kan meegeven of bij hem postzegels kan kopen.

04.05 Dominique Tilmans (MR): Ik erken dat de postbode een belangrijke functie vervult, als hij nog langskomt tenminste. Maar hij mag geen geld meer bij zich hebben. De mobiliteit blijft dus een probleem.

Op mijn vraag over de landelijke zones heeft de heer Thijs me geantwoord dat hij die kwestie al sinds 1999 bij de regering aankaart, maar nog geen antwoord gekregen heeft.

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

05 Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le projet de modernisation de la ligne 162" (n° 12767)

05 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de geplande modernisering van lijn 162" (nr. 12767)

05.01 **Joseph Arens** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je reviens, une fois de plus, sur la modernisation de la ligne 162 qui relie Arlon à Bruxelles et qui est un tronçon de la grande ligne Strasbourg-Luxembourg-Bruxelles, reliant les trois capitales européennes.

Dans le courant du mois de mai, je vous interrogeais sur l'état d'avancement de ce dossier. À l'époque, vous me confirmiez que tout évoluait bien. Pouvez-vous m'informer de l'état d'avancement de ce dossier aujourd'hui? Comment comptez-vous le faire évoluer? Qu'en est-il des discussions avec le gouvernement grand-ducal?

05.01 **Joseph Arens** (cdH): In mei van dit jaar bevestigde u me dat de werkgroepen, waarin de federale en regionale regeringen vertegenwoordigd zijn en die het financiële plaatje van de modernisering van lijn 162 (Brussel – Luxemburg) moesten uittekenen, klaar waren met de technische kant van de zaak.

Hoever staat het met de overeenkomsten? Wat zal u doen om dit dossier vlot te krijgen? Hoe staat het met de besprekingen met de Luxemburgse regering?

05.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Arens, lors de la réunion du comité de concertation entre le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux du 7 décembre 2005, six projets ferroviaires avaient été définis comme prioritaires. Parmi ceux-ci se trouvait le projet de modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg.

Depuis le mois de mai, les travaux des spécialistes ont essentiellement porté sur l'élaboration des clauses juridiques et financières des contrats de préfinancement. À l'heure actuelle, trois contrats de préfinancement, dont celui de la ligne Bruxelles-Luxembourg, sont totalement finalisés. Les travaux pour ce dernier projet s'élèvent à un montant global de 289.200.000 euros, avec une participation financière de la Région wallonne pour un montant de 47.100.000 euros, couvrant les coûts de préfinancement.

La signature des contrats par les différentes parties aura lieu dans un très bref délai. Une fois les contrats signés, il incombera à Infrabel de mener à bien les travaux dans les délais convenus. En ce qui concerne la ligne Bruxelles-Luxembourg, le niveau de préparation des travaux permet d'espérer un démarrage très rapide d'importants chantiers.

05.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Op de vergadering van het overlegcomité werden zes projecten als prioritair aangemerkt, waaronder de werken op de lijn Brussel-Luxemburg.

Sinds mei buigt men zich over de juridische en financiële clausules van het financieringscontract, waarmee een bedrag van 289,2 miljoen euro gemoeid is. Dat wordt voor een bedrag van 47,1 miljoen door het Waalse Gewest vooraf gefinancierd. De contracten zullen eerdaags ondertekend worden, waarna Infrabel erop zal toezien dat de werken binnen de gestelde termijnen uitgevoerd worden. Gelet op de voorbereiding van de werken, mag gehoopt worden dat men snel uit de startblokken zal schieten.

05.03 **Joseph Arens** (cdH): Monsieur le ministre, je comprends bien votre réponse. Cependant, il ne s'agit toujours que du très gros entretien qui nous permettra de gagner quinze minutes. Mais vous savez que nous nous battons pour tout à fait autre chose concernant cette ligne, à savoir le projet Eurocaprail. Or, on n'en parle plus du tout! On ne parle plus du tout des discussions avec le gouvernement luxembourgeois qui veut travailler avec nous. Aujourd'hui je me rends

05.03 **Joseph Arens** (cdH): Er is geen sprake meer van Eurocap-Rail, noch van besprekingen met de Luxemburgse regering. Met alle geplande werken zal de rijtijd uiteindelijk even lang zijn als vlak na de Eerste Wereldoorlog. Als de

compte que cela n'intéresse même plus le gouvernement fédéral belge!

Nous gagnerons donc quinze minutes, ce qui veut dire que nous allons retrouver le temps de déplacement que nous connaissions après la dernière guerre mondiale. Et c'est tout!

Je veux en savoir plus sur l'évolution du gros chantier de cette ligne et de vos négociations avec le gouvernement luxembourgeois, qui n'attend que cela. Si effectivement le gouvernement fédéral belge estime qu'il faut abandonner la ligne, de grâce dites-le! Nous souhaiterions savoir ce qui se passe pour ce dossier.

05.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Arens, votre remarque a trait à une tout autre question! Je suis désolé! Vous m'avez demandé quel était l'état d'avancement de la rédaction de ces contrats, l'évolution de ce dossier. Je vous ai donné l'évolution de ce dossier. Je vous ai dit que la signature de ces contrats était imminente. Je vous ai livré une réponse détaillée et vous commencez à me poser des questions totalement étrangères à ce dossier!

05.05 Joseph Arens (cdH): Ah non! Dans ce cas, soyez assuré que je reposerai une autre question!

05.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Vous parlez d'un gain de quinze minutes et du temps de déplacement après la dernière guerre mondiale, etc. Il s'agit d'autre chose!

05.07 Joseph Arens (cdH): Cela ne figurait effectivement pas dans ma question; je l'ai rappelé aujourd'hui, puisque c'est ainsi, monsieur le ministre!

Le **président**: Vous reposerez votre question. Ainsi, l'affaire sera réglée!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de verbindingen in het station van Heist-op-den-Berg" (nr. 12921)**

06 **Question de M. David Geerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les liaisons ferroviaires avec Heist-op-den-Berg" (n° 12921)**

06.01 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, in het verleden heb ik al schriftelijke vragen gesteld over de in mijn ogen slechte treinverbinding tussen Heist-op-den-Berg en Brussel. In eerdere antwoorden werd mij voorgehouden dat er een snelle verbinding zou komen tussen Leuven en Brussel en reizigers die in Heist-op-den-Berg zouden opstappen, zouden hiervan gebruik kunnen maken. Achteraf blijkt uit de uurregeling dat dat niet het geval is, omdat er in se geen geschikte aansluitingen zijn in Leuven of Aarschot.

De duurtijd voor reizigers van Heist-op-den-Berg naar Brussel blijft minimaal een uur. Wanneer men eenmaal of tweemaal moet overstappen, is de kans groot dat het veel langer zal worden, omdat er geen gegarandeerde aansluitingen zijn. Ik vind het vrij onlogisch

Belgische regering geen werk meer wil maken van de modernisering van de lijn, moet ze daar maar rond voor uitkomen!

05.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Uw opmerking doelt op een ander dossier, en daarover heeft u mij geen vraag gesteld.

05.05 Joseph Arens (cdH): Dan zal ik daarop terugkomen.

06.01 David Geerts (sp.a-spirit): Le trajet Heist-op-den-Berg – Bruxelles en train prend au moins une heure en raison de l'absence de correspondances adaptées. Je trouve illogique que la liaison entre Heist-op-den-Berg, qui compte 38.000 habitants et est la commune centrale de la région, et la capitale soit si mauvaise. En outre, le prix du billet pour Bruxelles est excessif. Les voyageurs paient le prix d'un trajet de 56 km alors que la distance

voor een gemeente met 38.000 inwoners, die ook een centrumgemeente is voor de regio, dat ze zo'n slechte verbinding heeft met de hoofdstad. Een ander element betreft de prijs van het ticket van Heist-op-den-Berg naar Brussel. Eigenlijk is de afstand tussen de twee in vogelvlucht minder dan 40 kilometer, maar toch wordt de prijs van een ticket berekend op 56 kilometer.

Mijnheer de staatssecretaris, ten eerste, is die duurtijd wel conform de geldende doelstellingen van de NMBS?

Ten tweede, worden er in de nabije toekomst initiatieven genomen om die duurtijd te verkorten?

Ten derde, is de prijs van het ticket dan wel correct berekend, gelet op het feit dat er hier 56 kilometer in overweging worden genomen?

Ten vierde, gelet op de geografische ligging van Heist-op-den-Berg als laatste station van de Zuiderkempem en als voor die regio belangrijke gemeente, ziet u een snellere en betere - gelet op de financiële discriminatie - verbinding mogelijk?

Ten vijfde, vermits de reizigers via Heist-op-den-Berg via Antwerpen of Aarschot naar Brussel kunnen sporen, is mij niet duidelijk wanneer een Heistse pendelaar eigenlijk recht heeft op een compensatie, zoals onlangs werd voorgesteld.

06.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, de ligging van het station van Heist-op-den-Berg maakt het moeilijk om snel en rechtstreeks naar Brussel te sporen. Heist-op-den-Berg ligt op lijn 16 Lier-Aarschot, die parallel loopt aan de meer zuidelijk gelegen lijn 53bis Mechelen-Leuven. Om van lijn 16 naar Brussel te reizen, kan men ofwel via Lier ofwel via Aarschot. In beide gevallen betekent het dat men, spoortechnisch gezien, geen andere mogelijkheid heeft dan met een omweg naar Brussel te reizen. Daar kan ik uiteraard zelf, evenmin als u, iets aan doen.

De reistijd via Lier kunnen wij niet verder optimaliseren, omdat de overstaptijd hier reeds zo klein mogelijk is gehouden.

De reistijd Heist-op-den-Berg-Brussel-Noord via Lier bedraagt 54 minuten. Vanaf december 2006 krijgen de reizigers uit Heist-op-den-Berg wel meer reismogelijkheden via Aarschot waardoor vooral 's morgens de reistijd kan worden ingekort tot 53 of 55 minuten.

De regelgeving betreffende prijsberekeningen is gebaseerd op de tarifaire afstand op het spoorwegennet en geldt voor alle klanten. Voor het bevraagde traject komt dit neer op een getarifeerde afstand van 56 kilometer en niet 40 kilometer, wat de afstand in vogelvlucht is. Wanneer voor een klant meerdere reismogelijkheden mogelijk zijn, geldt als regel dat de afstand van de kortste reismogelijkheid in rekening wordt genomen. In dit geval is dat via de stations Lier, Duffel en Mechelen.

Wat uw vierde vraag betreft, er is geen sprake van een discriminatie van Heist-op-den-Berg aangezien voor alle stations dezelfde principes voor treinaanbod en tarifiering worden toegepast. Het is nu eenmaal zo dat plaatsen via de gewone wegen noch via de spoorwegen in rechte lijn met elkaar zijn verbonden. Er kan dan ook geen sprake zijn van een financiële compensatie.

entre Heist-op-den-Berg et Bruxelles n'est que de 40 km à vol d'oiseau.

Que pense le secrétaire d'État de la durée et du prix de ce trajet? Comment pourrait-on résoudre, selon lui, le problème posé par la discrimination de Heist-op-den-Berg du point de vue des infrastructures et du point de vue financier? Les navetteurs en provenance de Heist-op-den-Berg peuvent aussi se rendre à Bruxelles en train en passant par Anvers. Quand ont-ils droit à une compensation en cas de retard?

06.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: La gare de Heist-op-den-Berg se trouve sur la ligne 16 Lier-Aarschot qui est parallèle à la ligne 53bis Malines-Louvain. Pour se rendre à Bruxelles en empruntant la ligne 16, il y a deux itinéraires possibles : l'un passant par Lier, l'autre par Aarschot. La situation géographique de la gare fait que pour se rendre à Bruxelles, il faut absolument faire un détour pour des raisons d'ordre technique.

La durée du changement de train à Lier a été réduite au maximum de sorte que le voyage de Heist-op-den-Berg à Bruxelles-Nord durera 54 minutes. À compter de décembre 2006, il y aura plus de possibilités via Aarschot où, le matin, la durée du trajet vers Bruxelles sera réduite à 55, voire 53 minutes.

Le prix d'un billet de train est calculé sur la base de la distance tarifaire sur le réseau ferroviaire. C'est la règle généralement en vigueur. La distance tarifaire de Heist-op-den-Berg à Bruxelles est

Ten slotte, een klant die een vertraging oploopt, komt in aanmerking voor een compensatie wanneer het gaat om frequente vertragingen, namelijk wanneer hij of zij meer dan 25 keer meer dan 15 minuten later dan gepland aankomt en in geval van occasionele langdurige vertragingen van meer dan 2 uur. Dat is u bekend.

de 56 km. S'il y a plusieurs itinéraires possibles, le prix est calculé sur la base de l'itinéraire le plus court. Pour le trajet Heist-op-den-Berg – Bruxelles, l'itinéraire le plus court est celui qui passe par Lierre-Duffel-Malines. Comme il n'y a aucune discrimination financière, il n'y a aucune raison de prévoir une compensation financière.

Les navetteurs ont droit à une indemnité compensatoire en cas de retards fréquents ou en cas de retards occasionnels et très importants.

06.03 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, we moeten dus de nieuwe regeling van december afwachten om te zien of de reismogelijkheid via Aarschot soelaas zal brengen. We zullen dan zien of het comfort dan verhoogt.

06.03 David Geerts (sp.a-spirit): Nous verrons si le nouvel horaire prévoyant un itinéraire passant par Aarschot résoudra le problème posé.

Ik dank u in elk geval voor uw antwoord.

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

07 Questions jointes de

- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la sécurité sur le réseau SNCB en Wallonie" (n° 12935)
- Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le plan sécurité de la SNCB" (n° 12945)
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la surveillance vidéo dans les trains empruntant des lignes à risques" (n° 13003)
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la procédure relative au formulaire 670" (n° 13004)
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes de sécurité sur le réseau de la SNCB et la sécurisation des compartiments de service" (n° 13005)
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les statistiques relatives aux infractions commises sur le réseau SNCB en province de Hainaut" (n° 13006)
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le renfort des accompagnateurs de train sur les lignes difficiles en province de Hainaut" (n° 13007)
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le renfort des agents Securail sur les lignes difficiles en province de Hainaut" (n° 13008)
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes de sécurité sur le réseau de la SNCB en province de Hainaut et la couverture sur les lignes à risques" (n° 13009)
- M. Denis Ducarme au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes de sécurité sur le réseau SNCB en Belgique et les statistiques relatives aux infractions commises sur l'ensemble du réseau SNCB" (n° 13232)

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de

minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheid op het NMBS-net in Wallonië" (nr. 12935)

- mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het veiligheidsplan van de NMBS" (nr. 12945)

- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "videobewaking in de treinen op risicolijnen" (nr. 13003)

- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de procedure voor het gebruik van het formulier 670" (nr. 13004)

- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheidsproblemen op het NMBS-net en de beveiliging van de dienstcompartimenten" (nr. 13005)

- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de statistieken inzake de inbreuken die op het NMBS-net in de provincie Henegouwen werden gepleegd" (nr. 13006)

- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het inzetten van meer treinbegeleiders op de probleemlijnen in de provincie Henegouwen" (nr. 13007)

- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de versterking van het personeelsbestand van Securail op de probleemlijnen in de provincie Henegouwen" (nr. 13008)

- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheidsproblemen op het NMBS-net in de provincie Henegouwen en het waarborgen van de veiligheid op de risicolijnen" (nr. 13009)

- de heer Denis Ducarme aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veiligheidsproblemen op het Belgische spoorwegnet en de statistieken inzake de strafbare feiten die op het ganse NMBS-net werden gepleegd" (nr. 13232)

07.01 Denis Ducarme (MR): Monsieur le président, je propose de grouper l'ensemble de mes questions afin de faire gagner du temps à la commission.

Le **président:** Elles le sont déjà. Selon le Règlement, il faut procéder dans l'ordre chronologique. Il y a d'abord une question de M. Ducarme, puis une question de Mme Déom et ensuite huit questions de M. Ducarme.

Monsieur Ducarme, auriez-vous la galanterie de laisser passer Mme Déom avant vous de sorte que vous puissiez poser vos questions les unes à la suite des autres, sans interruption?

07.02 Denis Ducarme (MR): Monsieur le président, je peux aussi commencer en posant toutes mes questions.

Le **président:** Si vous le désirez.

07.03 Denis Ducarme (MR): Monsieur le président, j'espère qu'on n'en fera pas une affaire d'État.

Je vais donc fusionner l'ensemble de mes questions pour pouvoir faire gagner du temps à tout le monde.

Je voudrais commencer par remercier la SNCB, le secrétaire d'État et le gouvernement pour la réaction rapide qu'ils ont eue en envoyant un signal aux ouvriers de Volkswagen qui vont perdre leur emploi. La SNCB va en effet recruter un certain nombre d'entre eux, qui sont au nombre de 1.500 rien que dans le Hainaut. Je voulais prendre le temps de souligner cet aspect et de remercier le gouvernement pour

07.03 Denis Ducarme (MR): Eerst en vooral zou ik de NMBS, de staatssecretaris en de regering willen bedanken omdat het nieuws betreffende de indienstneming door de NMBS van een aantal arbeiders van Volkswagen die binnenkort op straat staan, zo snel werd bekendgemaakt.

Mijn vraag handelt over de veiligheid van het NMBS-net.

sa réaction rapide.

Le dossier qui m'amène est la question de la sécurité à la SNCB. En ce qui concerne les statistiques relatives aux questions de sécurité sur le réseau de la SNCB, on dispose déjà d'un certain nombre de chiffres, tels ceux présentés la semaine dernière par le ministre Dewael. Monsieur le secrétaire d'État, pour ce qui concerne le constat d'une évolution négative des infractions constatées au sein des gares de la SNCB entre 2000 et 2005, je souhaiterais pouvoir disposer des informations qui concernent les grandes gares du pays individuellement.

Au-delà de cette analyse globale, en province de Hainaut, une fois de plus, un certain nombre de problèmes sont survenus. Si on dispose souvent pour la SNCB d'informations globales sur les violences et les infractions, il serait quand même utile, à mon avis, de pouvoir disposer de statistiques concernant les violences au niveau de la province de Hainaut.

Vous le savez, monsieur le ministre, la province de Hainaut est une région socio-économique défavorisée, éligible à l'Objectif 1. Par ailleurs, les transports en commun (que ce soit le bus ou le train) demeurent pour certaines familles le seul moyen de transport envisageable.

Étant donné la crise émergente – c'est ce que font apparaître les consultations que j'ai pu mener auprès des agents SNCB du Hainaut –, je voudrais que vous m'informiez et que vous me transmettiez les statistiques relatives à l'évolution des violences sur le réseau SNCB pour ces cinq dernières années. Par ailleurs, en ce qui concerne les diverses infractions (vols, extorsions, infractions contre la sécurité publique, contre la propriété publique, contre l'intégrité physique), où cela va-t-il mieux et où faut-il encore produire des efforts?

Je voudrais également revenir sur certaines lignes de la province de Hainaut qui sont qualifiées de lignes à risques. Selon les syndicats et certains agents de la SNCB, les lignes à risques en province de Hainaut sont Charleroi-Bruxelles, Mons-Bruxelles, Charleroi-Erquelines, Charleroi-Couvin, Bruxelles-Tournai et la zone de La Louvière. Pourriez-vous me communiquer les dispositions particulières prises sur ces lignes?

Je vous ai interpellé voilà une quinzaine de jours en séance plénière sur ce dossier. J'ai pu reprendre contact avec votre cabinet depuis. Vous m'aviez informé que 50 agents allaient être engagés pour Securail. Des membres de votre cabinet m'ont même indiqué qu'on n'attendrait pas 2007 mais que la procédure serait lancée mi-novembre. Combien d'agents vont-ils être attribués à la zone difficile du Hainaut?

Il faut souligner que des efforts sont consentis au niveau des accompagnateurs de train. Vous aviez indiqué que 320 accompagnateurs supplémentaires allaient être engagés en 2006 pour atteindre 400 en 2007. Quelle est la proportion de ces renforts qui sera affectée aux lignes difficiles de la province de Hainaut? Pourriez-vous l'évaluer? Je ne vous demande pas de me donner des chiffres ligne par ligne mais d'évaluer ces renforts, globalement, pour la province de Hainaut.

Vorige week bezorgde minister Dewael ons statistieken in dat verband. Ik zou graag specifieke informatie krijgen over de evolutie tussen 2000 en 2005 van het aantal inbreuken in de grote stations van het land. Daarnaast kreeg ik graag statistieken betreffende de gewelddaden en de inbreuken in de provincie Henegouwen.

Wat is de evolutie met betrekking tot de diverse strafbare feiten (diefstallen, afpersingen, inbreuken op de openbare veiligheid, de openbare netheid, de fysieke integriteit) en welke inspanningen moeten dienaangaande worden geleverd?

Welke bijzondere maatregelen werden getroffen op de risicolijnen in de provincie Henegouwen (Charleroi-Brussel, Bergen-Brussel, Charleroi-Erquelines, Charleroi-Couvin, Brussel-Doornik en de zone La Louvière)?

Voor Securail zullen vijftig bijkomende beampten in dienst worden genomen. Leden van uw kabinet hebben mij gezegd dat de procedure medio november zou worden opgestart. Hoeveel beampten zullen aan Henegouwen worden toegewezen? Hoeveel van de 320 bijkomende treinbegeleiders die in 2006 in dienst zullen worden genomen, zullen op de probleemlijnen in Henegouwen worden ingezet?

In al die jaren die we aan de kwestie van de veiligheid in het openbaar vervoer hebben gewijd en waarin we personeelsleden van de NMBS hebben ontmoet, hebben we een hele reeks voorstellen kunnen bijeenprokkelen.

Ik zou graag uw mening en uw analyse in verband met drie punten horen.

Het eerste punt gaat over de deuren van de bergruimtes van het spoorpersoneel die

Pour travailler depuis quelques années sur la question de la sécurité dans les transports, donc grâce aux nombreuses rencontres de terrain et aux remarques des agents SNCB, nous avons pu rassembler diverses propositions.

J'aborderai encore trois points sur lesquels vous êtes vraisemblablement bien informé; j'aurais donc voulu recevoir votre sentiment et votre analyse à leur sujet.

Des compartiments de service sont parfois forcés: des biens professionnels et personnels des agents accompagnateurs de la SNCB se trouvent ainsi souvent dérobés. La SNCB explique pourquoi on force aussi facilement les portes des compartiments de service: la raison en est l'utilisation de clés carrées. Il faudrait revoir le système de serrure afin de sécuriser ces compartiments de service, donc les biens et les agents accompagnateurs, ce qui modifierait l'atmosphère globale de la sécurité dans ces trains.

Un autre élément m'a été précisé, qui a trait au formulaire 670. Il s'agit du formulaire transmis par l'agent accompagnateur de train à une personne démunie de titre de transport. On m'indique que, a priori, l'opération ne pose pas de problème, sauf quand l'accompagnateur de train, le contrôleur le donne au resquilleur et que celui-ci constate qu'un majeur devra s'acquitter de 25 euros alors que, pour un mineur, il s'agira de 12,5 euros. En voyant la somme, la situation prend parfois des proportions quelque peu difficiles à gérer par l'accompagnateur, puisqu'elles impliquent d'éventuelles réactions agressives voire violentes. Ne conviendrait-il pas de réfléchir à une formule où serait communiqué au passager en défaut un document ne reprenant pas la somme à payer?

Un troisième élément m'a été proposé par plusieurs agents et responsables syndicaux: il s'agit d'équiper de caméras vidéo certaines lignes à risques, à l'instar de ce qui a été fait pour des bus en Wallonie, avec un certain succès. J'étais d'ailleurs l'un des premiers à souligner l'aspect positif du plan Malaga concernant l'équipement des 1.500 caméras dans les gares du pays.

Les automotrices diesel type 41 sont déjà équipées d'une caméra sur la plateforme. Envisageriez-vous la possibilité de mener une expérience pilote en la matière afin de déterminer si ceci peut contribuer à améliorer la sécurité à la SNCB?

07.04 **Valérie Déom** (PS): Monsieur le secrétaire d'État, mon éminent collègue, Jean-Claude Maene, vous a interrogé en juin dernier déjà sur la diminution des effectifs de Securail/B-Security dans certaines gares ne figurant pas dans la nouvelle répartition en districts. À cette occasion, vous aviez rappelé l'augmentation des effectifs de Securail, l'arrivée prochaine de 50 agents supplémentaires ainsi qu'un partenariat accru avec les services de police.

Cependant, monsieur le ministre, si l'objectif théorique de garantir une couverture de sécurité plus efficace de l'ensemble des gares belges fait l'unanimité, la réalité du terrain fait quant à elle grincer de nombreuses dents. Le malaise au sein du personnel des chemins de fer est réel. Citons entre autres le blocage du Thalys en gare de Mons

gemakkelijk kunnen worden opengebroken omdat ze met sloten met vierkante sleutels zijn uitgerust. Vandaar het grote aantal inbraken. Moet dat systeem niet herbekeken worden?

Het tweede punt betreft het formulier 670 dat de treinbegeleider aan de zwartrijders overhandigt. Dat formulier vermeldt het bedrag van de boete, wat soms aanleiding geeft tot agressieve reacties van de personen die over geen vervoerbewijs beschikken. Zou men de reiziger zonder geldig vervoerbewijs geen document zonder vermelding van dat bedrag kunnen bezorgen?

Een derde punt werd me door verscheidene beambten en vakbondsleiders aangebracht: sommige risicolijnen zouden met camerabewaking moeten worden uitgerust, zoals dat met goede resultaten op bussen in Wallonië is gebeurd. Ik was trouwens een van de eersten om de positieve kanten van het Malagaplan te onderstrepen. Dat plan bepaalt dat in de Belgische stations 1.500 camera's worden geplaatst.

De dieseltreinen van het type 41 zijn nu al uitgerust met een camera op het platform. Denkt u erover een pilotproject in dat verband op te starten, teneinde na te gaan of dit de veiligheid ten goede kan komen?

07.04 **Valérie Déom** (PS): Naar aanleiding van een vraag van mijn collega, Jean-Claude Maene, over de inkrimping van het veiligheidspersoneel in bepaalde stations, wees u er in juni op dat er vijftig bijkomende agenten in dienst zouden komen, en dat er nauwer samengewerkt zou worden met de politiediensten. De kwestie van de veiligheid in de stations zorgt voor een duidelijke malaise bij het spoorwegpersoneel. De voor binnenkort geplande

en septembre dernier par les agents de sécurité de Securail rejoints par des accompagnateurs de train et les mouvements de grève observés dans les gares de Namur, Mons, La Louvière et Liège par les agents de sécurité et les travailleurs de la SNCB.

L'installation prochaine de 1.500 caméras dans une cinquantaine de gare – dont celle de Namur, dès 2007, pour un investissement de 10 millions d'euros de la SNCB Holding – peut être un élément de lutte contre l'insécurité dans les gares. Mais cette mesure n'est en aucun cas suffisante. Les caméras auront certainement un rôle dissuasif mais n'auront jamais le même impact qu'une présence humaine permanente.

Monsieur le ministre, je souhaiterais donc vous interroger quant à différents aspects de la "Corporate Security Policy".

Où a-t-on affecté les 50 agents supplémentaires? Les gares bruxelloises sont-elles les seules bénéficiaires de ce renforcement d'effectif?

Le plan de sécurité de la SNCB marque notamment comme objectif "la stabilisation du niveau de 2004 des agressions ainsi que la stabilisation du nombre de faits de vandalisme et de dégradations au niveau atteint durant l'année 2004". L'année 2004 semble donc une année de référence au niveau de la sécurité.

Par contre, permettez-moi de vous donner lecture d'une des motivations inscrites dans l'arrêté ministériel de 2004 relatif aux services de sécurité des chemins de fer: "Vu l'urgence motivée par la circonstance que le nombre d'actes d'agression physique commis sur le personnel de la SNCB a augmenté de 112% en 2003 et que les chiffres de l'année 2004 sont aussi particulièrement préoccupants (+ 30% durant les trois premiers mois)...". Pouvez-vous nous expliquer ce choix de cette année de référence, qui n'est manifestement pas une très bonne année dans la lutte contre l'insécurité au niveau du réseau ferroviaire belge?

En outre, si certaines gares dites "sensibles" se voient dotées, 24 heures sur 24, tant de la police des chemins de fer que de Securail, d'autres – et non des moindres – voient cette présence physique rassurante et efficace quitter les lieux dès 22 heures. Il suffit de prendre l'exemple, qui m'est cher, de la gare de Namur, un des plus importants carrefours du réseau ferroviaire belge, qui se retrouve sans présence de la police des chemins de fer ni de Securail après 22 heures. Or, vous en conviendrez, c'est une des heures les plus sensibles en ce qui concerne le sentiment d'insécurité.

Cette remarque ne vaut pas uniquement pour le bâtiment de la gare, elle s'applique également au parking de la SNCB. D'autres gares plus petites mais tout de même fortement fréquentées se retrouvent sans présence aucune. C'est à charge du poste de police le plus proche d'envoyer une équipe sur place.

En bref, monsieur le ministre, n'estimez-vous pas que la répartition en districts favorise une inégalité entre les différentes gares et bien sûr pour les usagers, et présente ainsi le risque de voir les incidents non pas disparaître mais bien se déplacer?

installatie van camera's in een vijftigtal stations volstaat niet om het probleem van de onveiligheid daadwerkelijk aan te pakken.

Waar zullen de vijftig extra personeelsleden tewerk worden gesteld? Gaat de versterking volledig naar de Brusselse stations? Waarom werd voor 2004 gekozen als referentiejaar voor de strijd tegen de onveiligheid op het Belgische spoorwegennet, wetend dat de cijfers voor 2004 bijzonder alarmerend waren? Leidt de opdeling in districten – waardoor in een aantal drukke stations na 22 uur geen veiligheids personeel meer aanwezig is – niet tot een ongelijke behandeling van de verschillende stations en dreigen de incidenten zich niet gewoon te verplaatsen?

07.05 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, les questions posées sont importantes et précises. Je vais tenter d'y apporter des réponses détaillées.

Je commence par le plan de sécurité de la SNCB. Ensuite, je répondrai aux questions de M. Ducarme.

La réorganisation du "Corporate Security Service" (CSS) a été conçue afin de garantir une approche intégrée optimale de la sécurité dans le domaine ferroviaire; d'obtenir une couverture de sécurité efficiente sur l'ensemble du territoire; de renforcer la présence du personnel de sécurité par une couverture répartie en trois fois huit heures, en redéfinissant l'encadrement au sein des "Corporate Security Districts"; d'augmenter la présence de personnel de sécurité dans les trains et sur les lignes sensibles.

L'octroi d'une dotation complémentaire de 1,8 million d'euros permet effectivement au groupe SNCB de recruter 50 agents de sécurité supplémentaires qui seront répartis entre les brigades de train et les brigades dans les gares.

Le recrutement de ces agents est en cours. Il est d'abord question d'une augmentation du cadre de la brigade des trains de 26 agents. De la sorte, nous pourrions accroître notre présence dans les trains. Pour les patrouilles préventives et dissuasives, trois équipes de deux agents de sécurité seront opérationnelles dans les trains sept jours sur sept entre 6 et 14 heures; quatre équipes patrouilleront de 14 à 22 heures et deux équipes travailleront entre 22 et 6 heures. J'avais déjà répondu à cette question précédemment.

Ensuite, une augmentation de 24 agents est aussi prévue: douze agents pour l'agglomération bruxelloise, huit pour l'agglomération anversoise, et quatre pour les gares à problèmes sur les lignes 96 et 124.

En plus de cette hausse du cadre Securail, d'autres mesures ont été prises. Je pense à la réalisation du plan Malaga dans 50 gares. La première phase commencera en 2006-2008; il s'agit d'une mesure complémentaire dans l'approche de la sécurité.

Les contrôles d'accès ciblés sont organisés par les brigades spéciales et Securail dans certaines gares à risque. Dans les trains et gares présentant des risques d'agression plus élevés, un accompagnement permanent par des agents de sécurité est assuré. De plus, une centrale d'appels, opérationnelle 24 heures sur 24, garantit la coordination des équipes en temps réel.

De surcroît, de nombreuses mesures préventives, curatives, juridiques, et d'intervention sont également prises par la SNCB en vue de faire diminuer les agressions.

Le choix de l'année 2004 comme année de référence dans le plan de sécurité n'obéit pas à une raison particulière. Il est certain que le phénomène de la criminalité évolue très vite, si bien qu'établir des comparaisons avec les années antérieures à 2004 n'est pas pertinent.

La réorganisation du "Corporate Security Service" sera évaluée en temps réel. La centrale d'appel opérationnelle vingt-quatre heures sur

07.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: In het raam van het veiligheidsplan van de NMBS werd de *Corporate Security Service* gereorganiseerd, met het oog op een geïntegreerde aanpak van de veiligheid, een efficiënte aanwezigheid op het hele grondgebied en een versterking van het veiligheidspersoneel in de probleemtreinen en op de probleemlijnen. Dankzij een dotatie van 1,8 miljoen kan de NMBS vijftig veiligheidsbeambten in dienst nemen, die over de treinbrigades en de stations worden verdeeld.

Dans le cadre du plan de sécurité de la SNCB, le *Corporate Security Service* a été réorganisé pour garantir une approche intégrée de la sécurité, couvrir efficacement l'ensemble du territoire, renforcer la présence du personnel de sécurité dans les trains et sur les lignes sensibles.

Une dotation de 1,8 millions d'euros permet à la SNCB de recruter 50 agents de sécurité, répartis entre les brigades de train et les gares.

Die personeelsleden worden op dit ogenblik in dienst genomen. Eerst wordt de personeelsformatie van de treinbrigades met 26 eenheden versterkt (drie ploegen van twee mensen tussen 6 uur 's ochtends en 14 uur, vier ploegen van 14 tot 22 uur en twee ploegen tussen 22 uur en 6 uur 's ochtends). Vervolgens worden nog eens 24 personen in dienst genomen (twaalf voor de Brusselse agglomeratie, acht voor Antwerpen, en vier voor de probleemstations op de lijnen 96 en 124).

Daarnaast werd nog een aantal andere maatregelen genomen. Ik denk aan de uitvoering van het Malagaplan in vijftig stations, aan gerichte toegangscontroles en aan de oprichting van een oproepcentrale die, de klok rond, zorgt voor de coördinatie van de teams in *real time*. De NMBS

vingt-quatre a un rôle très important à jouer afin d'assurer la continuité des interventions en cas d'incident. Le CSS veillera très spécifiquement à l'évolution des phénomènes d'insécurité dans les gares, dont celle de Namur, ainsi que dans les trains. Il n'hésitera pas à modifier sa structure et à optimiser la présence de ses agents si cela s'avère nécessaire.

Pour répondre à la question de M. Ducarme, la surveillance vidéo installée à bord des automotrices de type 41 permet au conducteur de contrôler la fermeture des portes. Cet équipement n'a pas été conçu dans le cadre de la lutte contre les agressions dans les trains. Ni le transfert, ni l'enregistrement des images ne sont prévus. L'équipement de "Closed Circuit Television" (CCTV) des voitures fera l'objet d'une étude particulière dans le cadre du plan Malaga.

En ce qui concerne le formulaire que vous appelez "670", qui se nomme en fait formulaire C170, le montant à percevoir est mentionné sur ce formulaire pour les raisons suivantes. Plusieurs clients ont déjà déposé une plainte auprès du médiateur sous prétexte qu'aucun montant ne figurait sur ce formulaire. Dans un tel cas, le médiateur estime qu'aucun montant ne peut être récupéré auprès du client, puisque le montant à encaisser n'est pas indiqué sur ce formulaire C170. Dans le cas où le montant non payé doit être récupéré par la justice, le tribunal classe le dossier si le montant ne figure pas sur ce formulaire. En ce qui concerne ce formulaire, établi pour cause de carte train oubliée ou périmée depuis un jour, la mention suivante figure toutefois entre parenthèses sous la rubrique "fait": "gratuit si les conditions sont respectées".

Monsieur Ducarme, la sécurisation des compartiments de service a été étudiée par le groupe de travail "Conditions de travail du personnel de conduite et d'accompagnement de trains". Les portes des compartiments de service sont équipées d'un clapet protégeant la serrure et pouvant être cadenassé. Ce système garantit une bonne protection et permet toujours d'ouvrir la porte avec la poignée depuis le compartiment de service et ce, même s'il y a un cadenas.

Ces travaux d'adaptation sont en cours. Pour l'instant, l'adaptation a été réalisée sur 141 compartiments de service. 213 doivent encore être adaptés.

Les statistiques globales au sein du groupe SNCB relatives aux infractions commises sont tenues au niveau national et non par province. Il ne nous est donc pas possible de vous fournir les chiffres demandés. De l'analyse de risques effectuée par le "Corporate Security Service", il ressort que les zones sensibles se situent dans un rayon d'environ 30 kilomètres autour de Bruxelles. Nous y apportons une vigilance toute particulière par l'intermédiaire de nos brigades de Securail mais aussi par des contrôles d'accès et des contrôles ciblés effectués par des brigades spéciales de contrôle dans les trains.

Nous ne pouvons pas vous fournir de chiffres relatifs aux délits ou autres infractions et vous proposons de consulter la police fédérale SPC, sous la tutelle de M. Dewael, ministre de l'Intérieur.

En ce qui concerne le renfort des accompagnateurs de train en province de Hainaut, dans le cadre du plan Anti-agressions, il a été

neemt ook heel wat maatregelen om het aantal gewelddaden terug te dringen.

Er werd niet om een welbepaalde reden voor 2004 gekozen als referentiejaar in het veiligheidsplan.

Omdat de criminaliteit heel snel evolueert, heeft het geen zin om met de jaren voor 2004 te vergelijken.

De reorganisatie van de *Corporate Security Service* (CSS) zal in real time worden geëvalueerd. De centrale meldkamer speelt een fundamentele rol voor de continuïteit van de interventies bij incidenten. De CSS zal de evolutie van de onveiligheid in de stations en de treinen volgen.

Dankzij de videobewaking in de dieseltreinen van het type 41 kan de bestuurder de sluiting van de deuren controleren. Deze apparatuur werd niet ontworpen om agressieve reizigers te filmen, en de beelden kunnen getransfereerd noch opgenomen worden. De installatie van *Closed Circuit Television* zal apart in studie genomen worden in het kader van het Malagaplan.

Op het formulier C170 - en dus niet 670 - staat het te ontvangen bedrag thans vermeld, nadat verscheidene reizigers een klacht hadden ingediend bij de ombudsman omdat er geen bedrag op het formulier vermeld stond. In dat geval oordeelt de ombudsman immers dat de klant helemaal niets verschuldigd is. Als het niet-geïnde bedrag via het gerecht moet worden ingevorderd, zal ook de rechtbank het dossier seponeren. Op het formulier C170 dat opgesteld wordt in geval van vergeten of vervallen treinkaart, wordt aangegeven dat het om een kosteloze regelingsprocedure gaat, voor zover de voorschriften nageleefd worden.

De beveiliging van de dienstcompartimenten is onder de

décidé de créer des postes supplémentaires, entre autres dans les cellules "Personnel d'accompagnement" de Charleroi et Mons et les dépôts dépendant de ces deux CPA: 16 accompagnateurs de train pour les équipes de brigades spéciales de contrôle dont 3 à Charleroi et 3 à Tournai (ces agents ont été recrutés en externe) et 82 accompagnateurs de train à recruter pour desservir les premiers et derniers trains à risques en tant que deuxième accompagnateur.

Neuf d'entre eux sont prévus à la CPA Mons et neuf à la CPA Charleroi. Ces 82 accompagnateurs de train sont en principe recrutés en interne.

Finalement, en ce qui concerne la couverture sur les lignes à risques, les lignes citées ne sont pas considérées différemment dans notre approche intégrée de la sécurité sur le plan national. Nous ne pouvons en aucun cas stigmatiser ces lignes ou cette région.

Il est cependant clair que les axes Charleroi-Bruxelles et Mons-Bruxelles, assurant la liaison entre la capitale et deux grandes villes wallonnes, donc deux axes très importants, font l'objet d'une stratégie spécifique de sécurisation accentuée.

Une attention particulière a également été portée à la relation Charleroi-Couvin, à la suite de problèmes ponctuels durant le week-end, liés au dancing "Le Lindbergh" à Couvin. Entre-temps, le problème a été apparemment placé sous contrôle.

loep genomen: de deuren van die compartimenten zijn uitgerust met een klep die het slot beschermt en die met een hangslot kan worden gesloten. Met dat systeem kan de deur met de deurklink worden geopend vanuit het dienstcompartiment. Deze aanpassing is doorgevoerd in 141 dienstcompartimenten en ze moet nog in 213 compartimenten worden verricht.

Ik kan u geen NMBS-statistieken over de gepleegde inbreuken per provincie verschaffen vermits dergelijke statistieken op nationaal niveau worden opgemaakt. Op grond van de door de CSS uitgevoerde risicoanalyse liggen de gevoelige zones in een straal van 30 km rond Brussel. Aan die zones wordt bijzondere aandacht besteed via de controles die speciale brigades in de treinen uitvoeren. Om de treinbegeleiders in de provincie Hegehouwen te versterken, komen er bijkomende arbeidsplaatsen in de cellen « Begeleidingspersoneel » van Charleroi en Bergen, alsmede in de stelplaatsen die ervan afhangen.

Zowel in Bergen als in Charleroi zullen er negen worden ingezet. Die 82 treinbegeleiders worden intern aangeworven.

Wat het inzetten van de betrokkenen op de risicolijnen betreft, kunnen wij die lijnen of die regio niet stigmatiseren. Het is echter duidelijk dat op de lijnen Charleroi-Brussel en Bergen-Brussel een specifieke strategie van scherpere beveiliging zal worden toegepast.

Er ging ook een bijzondere aandacht uit naar de lijn Charleroi-Couvin, naar aanleiding van specifieke problemen die verband houden met de dancing "Le Lindbergh" in Couvin. Sindsdien is het probleem onder controle.

07.06 Denis Ducarme (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, sur les questions techniques par lesquelles vous avez

07.06 Denis Ducarme (MR): Ik neem er nota van dat het C 170-

commencé, je retiens que le C170 pose divers problèmes mais que, sur le plan juridique, il est impossible de ne pas indiquer le prix sur ce formulaire. Je transmettrai donc le renseignement aux agents de la SNCB qui m'avaient signalé le fait qu'il s'agissait là d'une source importante de tensions.

Je retiens aussi, mais je le savais, que les caméras installées sur les automotrices diesel de type 41 ne servaient pas à la surveillance des personnes; il s'agissait simplement d'indiquer qu'il existait déjà des caméras dans les trains. Vous me dites que, dans le cadre du plan Malaga, une étude sera réalisée afin d'étudier la possibilité d'installer des caméras sur les trains eux-mêmes. C'est bien cela?

07.07 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Oui.

07.08 Denis Ducarme (MR): Bravo pour les cadenas sur les portes de compartiment de service. Si 141 en sont déjà équipés, j'indiquerai aux agents inquiets que les 213 restant à adapter en seront équipés prochainement.

Je retiens la précision que vous m'avez donnée en ce qui concerne le renfort dans les différents centres importants de la province du Hainaut.

Après une situation critique sur le plan de la sécurité dans les transports en commun au sens général telle que nous l'avons connue depuis un mois et demi, il est nécessaire d'avoir des précisions et un nombre de renforts déterminé et précis tels que vous nous les avez apportés.

Je ne peux cependant être tout à fait satisfait lorsque vous me dites que vous ne disposez pas des statistiques par ligne ou par province. Pourtant, lorsque j'ai interpellé le ministre Dewael il y a quinze jours, celui-ci m'a communiqué, sur la base de son plan intégré relatif à la question de la sécurité dans les transports, des statistiques qui reprennent l'ensemble des délits classés par infraction et qui distinguent l'ensemble des provinces pour l'ensemble des questions d'insécurité et d'infractions dans les transports en commun. On peut le faire pour la SNCB, la STIB, De Lijn et les TEC rassemblés et vous me dites qu'on ne disposerait pas des statistiques identiques pour la SNCB toute seule. Cela pose problème!

Pour ce type de question, faudrait-il que je m'adresse à M. Dewael qui, lui, me fournit toutes les statistiques? Je veux bien le faire mais je pensais tout de même les obtenir auprès de vous. Je ferai donc cette démarche auprès du ministre de l'Intérieur afin d'obtenir davantage de précisions.

Vous dites qu'on ne peut stigmatiser certaines lignes comme étant des lignes difficiles. Bien entendu, étant donné que nous ne disposons pas des statistiques qui pourraient nous aider à travailler et à faire un effort sur ces lignes. Si nous ne disposons pas de ces statistiques, comment savoir où il faut un renfort? L'élément chiffré est un outil dont on ne peut pas se passer lorsque l'on fait votre travail, dans le domaine de la sécurité. Pour renforcer un certain nombre de lignes ou de zones, cet outil doit être mis à votre disposition. Je

formulier problemen doet rijzen, maar dat het op juridisch vlak niet mogelijk is om de prijs op die documenten niet te vermelden.

Ik wist dat de geïnstalleerde camera's niet dienden om personen in de gaten te houden, maar dat toont aan dat er al camera's in treinen aanwezig waren. In het kader van het Malagaplan zal de mogelijkheid worden onderzocht om camera's in de treinen zelf te installeren.

07.08 Denis Ducarme (MR): De plaatsing van hangsloten op de deuren van de dienstafdelingen juich ik toe. Ik zal de ongeruste beambten meedelen dat alle afdelingen binnenkort van dergelijke sloten zullen worden voorzien.

Ik neem nota van het feit dat er in de onderscheiden belangrijke centra van de provincie Henegouwen versterking komt.

Ik kan echter geen genoegen nemen met uw bewering dat u niet over statistieken per lijn of per provincie beschikt. Toen ik minister Dewael twee weken geleden over de onveiligheid in het openbaar vervoer interpelleerde, deelde hij mij statistieken per strafbaar feit mee, uitgesplitst per provincie. Men kan die statistieken meedelen voor de NMBS, de MIVB, De Lijn en Tec samen, maar niet voor de NMBS afzonderlijk? Moet ik mij met dat soort vragen tot de heer Dewael wenden?

U zegt ten slotte dat men bepaalde lijnen niet als risicolijnen mag stigmatiseren. Ik zie niet in hoe wij dat zouden doen, want wij beschikken niet over statistieken! In uw hoedanigheid kan men niet zonder cijfergegevens over de veiligheid. Ik zal een wetsvoorstel indienen dat ertoe strekt statistieken per lijn en per

veillerai à faire une proposition de loi qui vise précisément à mettre à disposition des statistiques par ligne et par province afin que l'on sache où il faut porter le fer, où l'effort doit être fait.

07.09 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur Ducarme, j'imagine que c'est manifestement la mission de la police et qu'il n'incombe pas au groupe SNCB de conserver toutes ces différentes statistiques réparties en détail par province. Ce n'est pas son rôle. Le groupe SNCB a de nombreuses autres tâches. Je vous ai répondu que le groupe SNCB possédait des statistiques globales, mais uniquement au niveau national. Si la police opère une distinction entre province, il est toujours très difficile de vérifier l'endroit où le délit a été commis. Par exemple, un délit sur la ligne Anvers-Bruxelles, doit-il être repris comme étant commis dans la province d'Anvers ou du Brabant? Il est pour le moins malaisé au groupe SNCB de gérer de telles statistiques!

07.10 **Denis Ducarme** (MR): À partir du moment où le ministre Dewael peut me transmettre ces statistiques, établies province par province, il serait intéressant qu'il puisse aussi vous transmettre, à la SNCB ainsi qu'aux brigades Securail, dont le métier est d'assurer la sécurité sur le réseau SNCB, l'ensemble de ces statistiques, ligne par ligne, province par province. Ainsi, lorsque vous renforcez les brigades à Charleroi, Tournai ou Mons pour d'autres corps de sécurité, vous pourriez naturellement le faire en disposant de cet outil statistique qui, à mon sens, pourra aider tant la SNCB que ceux dont le métier est d'assurer la sécurité sur le réseau de la SNCB, à savoir Securail, filiale de la SNCB.

07.11 **Valérie Déom** (PS): Monsieur le secrétaire d'État, il est vrai que nous vous avons déjà souvent interrogé sur ce dossier et il est aussi vrai qu'à part certains points, vous avez clairement et précisément répondu aux questions. En général, on parle d'approche intégrée, on fait de grandes phrases, on a de grands objectifs. Globalement, vous nous rappelez ce que nous avons l'occasion de lire dans la presse quant aux objectifs de la SNCB et à ce plan d'approche intégrée. Nous en apprenons rarement plus quant à la pratique.

Par exemple, pour revenir sur ce que mon collègue vient de dire, sur quoi la notion de risque d'agression le plus élevé est-elle basée? Y a-t-il déjà réellement, au-delà des exemples que vous avez cités, un plan de répartition géographique qui pointe les zones à risque? Vous avez dit qu'en tout cas, dans un rayon de 30 kilomètres autour de Bruxelles, on considérerait qu'il s'agissait d'une zone à risque. Sur quels critères se base-t-on? Pourquoi certaines gares ou certaines lignes et pas d'autres? Il n'y a pas de transparence. C'est toujours la même chose: on constate un manque de transparence! Et c'est exactement la même chose en ce qui concerne La Poste.

Quand nous sommes interpellés par les citoyens, par les agents de la SNCB ou par les accompagnateurs, il nous est difficile de visualiser concrètement ce qui va se passer sur le terrain.

Vous m'avez dit qu'une année de référence en termes de statistiques n'était qu'une année de référence. Néanmoins, les chiffres cités en

province ter beschikking te stellen opdat men zou weten waar inspanningen moeten worden geleverd.

07.09 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De NMBS-groep is niet verplicht om statistieken per provincie bij te houden. De politie mag dan al een onderscheid tussen de provincies maken, maar het is moeilijk om na te trekken waar het misdrijf werd gepleegd.

07.10 **Denis Ducarme** (MR): Als minister Dewael me die statistieken per provincie kan bezorgen, dan is het allicht nuttig dat hij die ook aan u, de NMBS en de Securailbrigades bezorgt. Die laatste staan immers voor de veiligheid van het NMBS-net in. Met dat statistisch instrument zou u misschien gemakkelijker kunnen beslissen waar het personeel moet worden ingezet.

07.11 **Valérie Déom** (PS): Wanneer de bevolking, het NMBS-personeel of de treinbegeleiders ons hierover aanspreken, blijkt het moeilijk te verduidelijken wat in de praktijk precies zal gebeuren. Op grond van welke criteria wordt vastgesteld waar het veiligheidsrisico het grootst is? Bestaat er een geografisch overzicht met de risicozones en op grond waarvan worden die afgebakend?

In de commissie voor de Binnenlandse Zaken kregen we de cijfers voor 2000 tot 2005; 2004 blijkt het slechtste jaar te zijn. Wanneer precies dat jaar als referentiejaar wordt genomen, doet een en ander vragen rijzen omtrent de daadwerkelijke inspanning die de NMBS wil leveren.

We moeten ook oppassen dat de delinquentie en de criminaliteit zich

commission de l'Intérieur vont de 2000 à 2005 et on constate, sur des chiffres globaux, que la plus mauvaise année est 2004. On peut dès lors s'interroger sur la volonté réelle de l'effort à partir du moment où, sur cinq années de référence, on choisit délibérément – et ce n'est pas moi qui le dit, ce sont les déclarations de la SNCB – la plus mauvaise des années! A-t-on réellement la volonté de tenir compte de cette préoccupation?

Quand vous dites que vous veillerez à assurer la sécurité, je pense que les choses doivent se mettre en place progressivement. Mais il faut faire attention – et vous n'avez pas répondu à cette question – à ce qu'il n'y ait pas un déplacement de la délinquance et de la criminalité.

Attend-on qu'il y ait des choses qui se passent dans certaines gares? Je prends l'exemple de la gare de Namur, gros carrefour ferroviaire, qui n'est pas, pour le moment, l'endroit le plus dangereux du Royaume. Attend-on véritablement que des choses se passent pour agir? Je trouve que c'est un peu court en termes de politique globale.

Vous avez également parlé du fait qu'il y a eu des recrutements externes. Qu'appellez-vous des recrutements externes au niveau des accompagnateurs ou des agents de sécurité?

07.12 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Ce sont des recrutements dont le public cible est constitué de gens qui ne sont pas encore membres du personnel de la SNCB.

07.12 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Het gaat om statutaire indienstnemeningen bedoeld voor mensen die nog geen deel uitmaken van het NMBS-personeel.

07.13 Valérie Déom (PS): Alors que des réserves de recrutement sont bondées et que les agents et les syndicats appellent à y puiser, vous allez chercher des gens à l'extérieur!

07.13 Valérie Déom (PS): De wervingsreserves zijn nochtans vol en de ambtenaren en vakbonden vragen dat er uit geput zou worden.

07.14 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Vous n'ignorez pas que le groupe SNCB a lancé une campagne médiatique en vue de recruter du personnel statutaire, et non à titre temporaire.

07.14 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De NMBS-groep heeft een mediacampagne gevoerd met het oog op de indienstneming van statutair personeel en niet van tijdelijk personeel.

07.15 Valérie Déom (PS): Ce sont des contractuels à durée indéterminée.

07.16 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Non, ce sont des statutaires.

07.17 Valérie Déom (PS): Donc, il ne s'agit pas de recrutements externes, mais alors pourquoi les nommer ainsi? C'est peut-être moi qui comprends mal. Je vous demande seulement d'éclairer ma lanterne.

07.18 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Il faut bien distinguer les recrutements internes et externes. Par un recrutement interne, nous allons, par exemple, chercher un accompagnateur de train parmi le

personnel d'Infrabel ou du holding. Il s'agit d'une personne qui est déjà membre du personnel. Le recrutement externe, c'est celui qui concerne, par exemple, des jeunes qui viennent de quitter l'école, etc., c'est-à-dire le recrutement en tant que statutaires de personnes n'appartenant pas au groupe SNCB.

07.19 Valérie Déom (PS): D'accord.

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

08 Question de Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le rassemblement de la direction du trafic ferroviaire à Bruxelles" (n° 12943)

08 Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het centraliseren van de directie van het spoorverkeer in Brussel" (nr. 12943)

08.01 Valérie Déom (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, cette question a été déposée, il y a un certain temps; des choses ont évolué depuis et des accords ont été conclus. Ma question a tout de même pour objectif de préciser ces accords ou ce que l'on a pu en lire dans la presse.

La volonté de la direction d'Infrabel de réorganiser entièrement les services de direction du trafic ferroviaire a provoqué, en août dernier, des grèves spontanées dans les cinq centres de dispatching. Alors que la direction du trafic était scindée en quatre centres régionaux – Anvers, Gand, Namur et Mons — et un service national – à savoir Bruxelles –, Infrabel a décidé de tout rassembler au sein du service national de Bruxelles.

La grogne des syndicats ne s'explique pas par cette décision elle-même, puisqu'elle a été prise il y a un certain temps, mais bien par le flou et les points d'interrogation qui demeurent suite à cette décision. Si des accords ont été engrangés, je remercie M. le secrétaire d'État de m'en faire part.

Néanmoins mes questions restent celles-ci. Pourriez-vous nous donner des éclaircissements sur les trois points suivants? Infrabel parle d'une période limitée au cours de laquelle les membres du personnel s'opposant à leur mutation à Bruxelles, ainsi que ceux ayant demandé leur mutation plus près de leur domicile, seront quand même obligés d'effectuer le déplacement jusqu'à Bruxelles. Que représente cette période limitée et quelles indemnités sont-elles prévues pour le personnel concerné couvrant ce détachement obligatoire à Bruxelles?

Deuxièmement, cette délocalisation du personnel d'Infrabel ne remet-elle pas en cause un certain nombre de problèmes, notamment la limite des onze heures de travail par jour, déplacement compris? Enfin, le bilinguisme étant requis au service national de Bruxelles, des formations en langues seront-elles réellement assurées afin de permettre une intégration optimum du personnel déplacé?

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Déom, étant donné l'insuffisance du nombre de candidats volontaires pour remplir le cadre du dispatching national et afin

08.01 Valérie Déom (PS): Infrabel heeft beslist om de Directie Spoorvervoer te centraliseren en onder te brengen bij de nationale dienst in Brussel. De vakbonden zijn boos omdat er nog heel wat onduidelijkheden en vragen zijn over deze beslissing. Wat moet er onder de door Infrabel vermelde beperkte aanstellingsduur verstaan worden? Welke vergoedingen zullen er uitbetaald worden? Wordt er met die overplaatsing niet getornd aan de maximumarbeidsduur van elf uur per dag, woon-werkverkeer inbegrepen? Zullen er ten slotte taalcursussen georganiseerd worden, aangezien tweetaligheid een vereiste is bij de nationale dienst in Brussel?

08.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Er waren onvoldoende vrijwillige kandidaten om de

d'assurer la continuité du service, Infrabel a été dans l'obligation de compléter la liste de ces candidats volontaires pour une place définitive au sein du dispatching, d'une part, avec des volontaires qui avaient reçu une mutation près de leur domicile mais qui étaient candidats pour rester au dispatching national pour une période limitée et, d'autre part, avec des agents désignés suivant des critères objectifs pour une mise au travail au dispatching national, également pour une période limitée.

On entend par "période limitée" le temps nécessaire pour recruter et former le personnel qui remplacera les agents cités volontaires et désignés. La direction d'Infrabel réseau s'est engagée à ce que cette période ne dépasse en aucun cas un an.

Les compensations prévues sont les suivantes:

- une indemnité de restructuration de la gestion régionale du trafic de 12,41 euros par prestation et, additionnellement, la durée des temps de parcours calculée comme prévu dans la réglementation et considérée comme temps de travail;
- le temps de travail effectivement presté est limité à huit heures par jour et est, par suite d'un accord avec les organisations reconnues, complété par le temps de parcours, calculé comme prévu dans la réglementation. Ce temps de parcours donne droit aux primes de productivité et sera compensé en temps.

Le service est actuellement organisé de manière à ce que le bilinguisme requis au dispatching national ne pose aucun problème pour la mise au travail d'un agent unilingue. Des cours de deuxième langue nationale seront organisés pour le personnel ayant opté pour une mutation définitive au dispatching national afin de permettre l'intégration optimale de ce personnel.

08.03 Valérie Déom (PS): Je remercie le secrétaire d'État pour ses réponses précises quant à ce rassemblement au dispatching de Bruxelles.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

09 Question de Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'emploi de firmes privées au sein de la SNCB" (n° 12944)

09 Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het inschakelen van privébedrijven bij de NMBS" (nr. 12944)

09.01 Valérie Déom (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, les conducteurs et accompagnateurs de train d'Ath, Braine-le-Comte, La Louvière, Mons et Tournai ont débrayé en front commun le lundi 30 octobre dernier. Les agents en grève voulaient dénoncer principalement un manque d'effectif – j'y ai fait allusion tout à l'heure –, alors que la SNCB s'est pourtant engagée à recruter 2.500 personnes de 2006 à 2007.

Une des explications de ce paradoxe apparent est la crainte pour les cheminots d'assister à l'arrivée massive de la sous-traitance. Les syndicats dénoncent d'ailleurs l'absence de recrutement chez les travailleurs peu qualifiés puisque, soulignent-ils, si 350 des 620

continuité van de dienst te garanderen. De betrokkenen hebben voor een beperkte periode die niet langer dan één jaar zal duren bijstand gekregen van de vrijwilligers die een mutatie dicht bij hun woonplaats hadden verkregen maar die bereid waren voor een beperkte tijdspanne in de nationale dispatching werkzaam te blijven, alsook van beampten die op grond van objectieve criteria werden aangewezen. Zij zullen de herstructureringsvergoeding ontvangen en hun reistijd zal als arbeidstijd worden meegeteld. De dienst is zodanig georganiseerd dat de bij de nationale dispatching vereiste tweetaligheid geen enkel probleem voor de tewerkstelling van een eentalige beampte doet rijzen. Er zullen talenopleidingen worden georganiseerd voor degenen die definitief naar de nationale dispatching worden gemuteerd.

09.01 Valérie Déom (PS): Een aantal recente stakingen werden ingegeven door de vrees van het spoorpersoneel dat zeer veel opdrachten aan onderaannemers zouden worden uitbesteed. De vakbonden uiten hun ongenoegen over het feit dat er geen ongeschoold personeel meer wordt geworven. Zal de NMBS nog vaker een beroep doen op partners uit de privésector voor

postes vacants pour l'infrastructure concernent des travailleurs peu qualifiés, aucun recrutement dans ces qualifications n'est prévu par la SNCB.

Monsieur le secrétaire d'État, encore une fois, je sais que les choses ont évolué mais vous pourrez peut-être me les détailler de manière plus précise.

La SNCB souhaite-t-elle s'ouvrir davantage à des tiers privés, notamment pour les activités d'entretien et de nettoyage?

Le personnel recruté jusqu'en 2007 nécessitera évidemment une formation. Dès lors, comment la SNCB va-t-elle solutionner à court terme son sous-effectif? Une fausse solution serait d'augmenter les heures supplémentaires des travailleurs actuels. Se dirige-t-on vers cette solution ou va-t-on puiser dans les réserves de recrutement du groupe de la SNCB?

09.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Déom, le maintien dans le périmètre d'action du groupe SNCB des activités ferroviaires est garanti par le contrat de gestion. Ces principes sont d'ailleurs confirmés dans l'accord conclu entre le groupe SNCB et les partenaires sociaux le 30 octobre.

La campagne de recrutement est en cours et est basée sur les plans d'entreprise des trois sociétés du groupe. À ma connaissance, la situation actuelle de l'effectif de personnel ne se concrétise pas dans une augmentation des heures supplémentaires à récupérer. Bien au contraire, les statistiques montrent que le retard dans les jours de congé et de repos à prendre diminue.

09.03 **Valérie Déom** (PS): Monsieur le secrétaire d'État, vous êtes malheureusement plus vague sur cette question que sur la précédente. Il est exact qu'il y a eu un accord avec les délégations syndicales sur ce point mais cela n'a pas empêché certains travailleurs et certains syndicats de ne pas être totalement satisfaits de cet accord et de se poser encore des questions. Celle du temps de travail est toujours d'actualité; il y a déjà maintenant le problème des pauses pour le personnel qui roule selon des services variant entre six et neuf heures. Pour combler le déficit en personnel, la plupart des prestations journalières sont déjà de huit à neuf heures sans pause. Ces constats sont posés. Même si je connaissais cet accord, je me permettrais donc de revenir sur ces questions qui me paraissent délicates. L'accord a été conclu, certes, mais à mon sens, il n'apporte pas toutes les garanties nécessaires.

onderhouds- en schoonmaakactiviteiten? Het personeel dat nu en in 2007 wordt geworven, moet uiteraard opgeleid worden. Hoe zal de NMBS op korte termijn het personeelstekort opvangen?

09.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Het behoud in de actieperimeter van de NMBS-groep van de spoorwegactiviteiten wordt door het beheerscontract gewaarborgd.

Die principes worden bevestigd in de overeenkomst die de NMBS-groep en de sociale partners op 30 oktober hebben gesloten.

De wervingscampagne is aan de gang en is afgestemd op de ondernemingsplannen van de drie vennootschappen van de groep.

Voor zover ik weet heeft de huidige toestand van het personeelsbestand niet tot een toename van het aantal nog te nemen overuren geleid. Integendeel, de statistieken tonen aan dat de achterstand terugloopt.

09.03 **Valérie Déom** (PS): Er werd inderdaad met de vakbondsafvaardigingen een akkoord gesloten maar sommige werknemers en vakbonden blijven ontevreden. De kwestie van de arbeidstijd blijft aan de orde. Om het personeelstekort te verhelpen wordt er meestal acht à negen uur per dag gewerkt zonder pauze. Het gesloten akkoord biedt niet de nodige garanties.

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

10 Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de spoorlijn Denderleeuw-Brussel" (nr. 13022)

10 Question de M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la ligne ferroviaire Denderleeuw-Bruxelles" (n° 13022)

10.01 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de ernst en de omvang van de werken voor het gewestelijk expresnet tussen Denderleeuw en Brussel beroeren de streek van het Pajottenland. Er is al een bezwaarschrift ingediend door de dorpsraden van Itterbeek en Sint-Anna-Pede. Ook Sint-Martens-Bodegem, Schepdaal en zeer recentelijk de hele gemeenteraad van Dilbeek stellen essentiële vragen bij de noodzakelijke werkzaamheden om het gewestelijk expresnet Denderleeuw-Brussel te laten heraanleggen, voornamelijk in dat gedeelte van het Pajottenland.

Ondanks alle doorlopen administratieve procedures, zoals de MER en de RUP, wordt in geen enkel document het karakter van openbaar nut en de noodzaak van de verdubbeling van de spoorcapaciteit aangetoond op basis van een sociaal-economisch en ecologisch businessplan. Nergens in het dossier van de aanleg van dat gedeelte van het gewestelijk expresnet werden door Infrabel alternatieven onderzocht. Het is zeker niet bewezen dat de uitbreiding van 32 treinen per uur naar 76 treinen per uur noodzakelijk is om aan de behoefte aan personenvervoer te voldoen.

Ik heb vijf vragen.

Ten eerste, kunt u mij meedelen hoeveel de geplande infrastructuurkosten zullen bedragen voor de realisatie van het gedeelte van het expresnet Denderleeuw-Brussel?

Ten tweede, wanneer zullen de werken aangevat en uiteindelijk gefinaliseerd worden?

Volgens mijn informatie is de NMBS niet bereid om in een stopplaats te voorzien in het gedeelte van Dilbeek, Schepdaal of Itterbeek, zodat die deelgemeenten alleen opgezadeld worden met de lasten, zonder de voordelen.

Ten derde, bij de aanleg van dat gedeelte van het gewestelijk expresnet gaat het niet om nieuwe spoorlijnen, maar om een verbreding of verdubbeling van de bestaande lijnen, van twee naar vier sporen. Hoeveel onteigeningen zijn hiervoor noodzakelijk?

Ten vierde, kan het piekvervoer niet geholpen worden door het inzetten van dubbeldekstreinen?

Ten vijfde, welke maatregelen zullen er genomen worden voor het opvangen van de bijkomende geluidsoverlast, zoals werd vastgesteld in recentelijk uitgevoerde geluidsmetingen door de Katholieke Universiteit van Leuven?

10.01 Luk Van Biesen (VLD): Des doutes existent sur la nécessité d'un Réseau Express Régional (RER) entre Denderleeuw et Bruxelles. La ligne 50A est déjà une ligne expresse. Aucun arrêt n'aurait été prévu entre Denderleeuw et Bruxelles. Aucun document n'indique la nécessité d'un doublement de la capacité ferroviaire. Infrabel n'a également cherché aucune solution de substitution. Il n'a pas été prouvé qu'une extension de 32 trains à 76 trains par heure soit indispensable pour satisfaire aux besoins du transport de personnes.

Combien coûtera l'aménagement de ce tronçon du RER et quand les travaux seront-ils terminés? Est-il exact qu'aucun arrêt n'est prévu à Schepdaal ou à Itterbeek, de sorte que ces communes ne supporteront que les charges? Combien d'expropriations le dédoublement des voies ferroviaires existantes entraînera-t-il? Le problème du transport aux heures de pointe ne pourrait-il être résolu par la mise en service de trains à double étage? Une étude de la KULeuven a montré que le RER causerait des nuisances sonores supplémentaires. Quelles mesures seront prises à cet égard?

Voorzitter: François Bellot.

Président: François Bellot.

10.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Biesen, de kostprijs van de geplande infrastructuur wordt geraamd op 320 miljoen euro, weliswaar op het prijsniveau van 2006. De planning ging uit van een realisatie tegen eind 2012 met het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning begin 2006. Die vergunning werd echter op dit ogenblik nog niet verkregen.

Wat uw tweede vraag betreft, een verdere analyse van de resultaten van het milieueffectenrapport wijst uit dat een station in Schepdaal netto amper vijftig nieuwe gebruikers van het openbaar vervoer zou opleveren, onder andere door de verschuiving van reizigers van bestaande stations naar dit nieuwe station. Daarenboven zou het aantal kilometers dat met het openbaar vervoer wordt afgelegd dalen. Dit gaat in tegen het streven naar een duurzame mobiliteit waarbij onder meer getracht wordt dat iedereen zo dicht mogelijk bij zijn woonplaats het openbaar vervoer neemt.

Omdat de uitbouw van een nieuw treinstation in Schepdaal volgens de huidige inzichten meer nadelen dan voordelen oplevert, zowel voor de verkeersafwikkeling op de N8, de Ninoofse Steenweg, als voor de exploitatie van de spoorlijn door de groep NMBS, is het station niet voorzien in de bouwaanvraag. Omdat de NMBS-groep echter anderzijds ook de mogelijkheden in de toekomst niet wil hypothekeken, zullen de nieuwe brug over de N8 alsook de inplanting van de bijkomende sporen een eventuele latere bouw van een station in Schepdaal nog steeds toelaten.

Niettegenstaande het feit dat de groep NMBS op dit ogenblik geen stopplaats in Schepdaal in overweging neemt, zal de gemeente Dilbeek toch indirect baat hebben bij een spoorverdubbeling van de lijn 50A. Door de bijkomende sporen wordt immers de groei van het spoorverkeer gegarandeerd en zal de verwachte stijging van het autoverkeer vanuit het westen richting Brussel, dat voor een aanzienlijk deel over het grondgebied van de gemeente Dilbeek rijdt, gedeeltelijk opgevangen kunnen worden door het treinverkeer.

Wat uw derde vraag betreft, het gaat hier ongeveer over 45 hectare over een lengte van 15 kilometer, 5 kilometer in het Brussels Gewest en 10 kilometer in het Vlaams Gewest. Aan elke zijde van die bestaande spoorlijn zal er gemiddeld 15 meter te onteigenen zijn.

Wat uw vierde vraag betreft inzake het inzetten van dubbeldekstreinen, momenteel is reeds een kwart van alle treinen via spoorlijn 50A die op werkdagen tussen 7 en 9 uur aankomen in Brussel-Zuid samengesteld uit dubbeldeksrijtuigen. Andere treinen kunnen niet verzekerd worden met dubbeldeksmaterieel omdat het verbindingen betreft die verzekerd worden door motorstellen die gekoppeld en ontkoppeld dienen te worden of omdat zij specifiek materieel vereisen om gedeeltelijk via een hogesnelheidslijn te rijden.

Om de gewone jaarlijkse groei aan reizigers te kunnen opvangen heeft de NMBS bijkomende comfortabele dubbeldeksrijtuigen aangekocht, die bij levering geleidelijk aan ingezet zullen worden op de drukste verbindingen, onder andere via lijn 50A.

10.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Le coût des infrastructures prévues est estimé à 320 millions d'euros. Cette estimation a toutefois été faite en supposant qu'un permis d'urbanisme soit délivré en 2006, ce qui n'est pas encore le cas. La fin des travaux est prévue pour 2012.

Selon l'étude d'incidence sur l'environnement, une gare à Schepdaal fournirait à peine cinquante nouveaux usagers des transports en commun. Par ailleurs, cette gare ne répondrait pas aux principes de mobilité durable. La gare de Schepdaal ne figure pas dans la demande de permis de bâtir étant donné qu'elle entraînerait plus d'inconvénients que d'avantages, tant en ce qui concerne la fluidité de la circulation sur la N8 que l'exploitation de la ligne ferroviaire par la SNCB. Le nouveau pont qui enjambe la N8 et l'aménagement de lignes ferroviaires supplémentaires permettront néanmoins l'ouverture d'une telle gare à Schepdaal ultérieurement.

La commune de Dilbeek bénéficiera quand même indirectement d'un dédoublement de la ligne 50A. Les lignes supplémentaires contribueront en effet à réduire la circulation automobile en direction de Bruxelles.

De chaque côté de la ligne existante, des biens sont susceptibles de faire l'objet d'une expropriation sur une distance de 15 mètres en moyenne.

Actuellement, un quart des trains de pointe du matin de la ligne 50 A sont déjà composés de voitures à double étage. Pour des raisons techniques, tous les trains ne peuvent être équipés de telles voitures. Pour répondre à la croissance annuelle de voyageurs,

Ten slotte, u verwees naar de studie van de KU Leuven. Het verslag werd op 16 november 2006 door de gemeente Dilbeek aan de NMBS-groep bezorgd, een 9-tal dagen geleden, dus het is moeilijk daar nu al in concreto op te antwoorden.

la SNCB a fait l'acquisition de voitures à double étage supplémentaires. Celles-ci seront mises en service sur les liaisons les plus fréquentées, comme la ligne 50 A.

La SNCB vient à peine de recevoir le rapport de la KULeuven et ne peut dès lors pas encore se prononcer.

10.03 Luk Van Biesen (VLD): Ik dank u, mijnheer de staatssecretaris, voor uw uitvoerig antwoord. Ik zal uiteraard het dossier verder opvolgen en indien er bijkomende vragen zijn, zal ik mij tot u wenden om bijkomende informatie te krijgen. Vooral wat het laatste gedeelte betreft, over de geluidsoverlast, lijkt het mij logisch dat de tijdsspanne inderdaad iets te kort was. In ieder geval, het is iets wat wij samen opvolgen.

10.03 Luk Van Biesen (VLD): Nous continuerons de suivre ce dossier. Je ne manquerai pas de revenir sur l'étude de la KUL relative au surcroît de nuisances acoustiques.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het afschaffen van de non-priorpostzegel" (nr. 972)

11 Interpellation de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la suppression du timbre non prior" (n° 972)

11.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de dienstverlening van De Post is er de laatste decennia niet op vooruitgegaan. Er is een tijd geweest dat de postbode op een weekday drie keer per dag kwam, op zaterdag twee keer en dat hij zelfs op zondag kwam. Die tijd is, gelukkig voor de postbode, voorbij. Op dit ogenblik moet hij echter bijna rennend zijn Georoute afhaspelen om toch nog te kunnen presteren wat hem gevraagd wordt.

11.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Si je puis comprendre que La Poste doive réagir à certaines évolutions, j'ai toutefois été surpris de constater qu'avec le lancement des timbres Prior et non Prior, on a en fait instauré des timbres de première et de seconde classe. Je pourrais faire preuve de compréhension si le service s'en trouvait amélioré mais, bien souvent, il n'en est rien et les courriers affranchis avec un timbre Prior parviennent de toute façon trop tard à leur destinataire. La seule certitude est que les courriers affranchis avec un timbre non Prior arrivent encore plus tard.

Ik kan begrip opbrengen voor het feit dat De Post evolueert in een maatschappij die evolueert. Ik ben echter steeds verbaasd geweest in deze evolutie vast te stellen dat wij een tijdje geleden geconfronteerd werden met een systeem waarin wij eersteklas- en tweedeklasbrieven kregen, namelijk die brieven die wij met een priorzegel verstuurden en deze zonder priorzegel.

Men had begrip kunnen opbrengen voor deze situatie, mocht de dienstverlening daardoor verbeterd zijn, met andere woorden, indien de priorzegel op zijn minst een absolute waarborg had gegeven dat de betrokken brief op de dag+1 zou aankomen. Ik moet u echter niet vertellen, mijnheer de staatssecretaris, dat dit vaak niet het geval geweest is. Ik zeg niet dat het in de meerderheid van de gevallen niet zo was, maar het was toch vaak genoeg om op vallen. Ik geef u slechts één voorbeeld. Verstuur een brief op een vrijdagnamiddag met De Post, met of zonder priorzegel, dan komt de brief op dinsdag aan. Als hij toevallig eens op maandag aankomt, dan is er bijna een wonder geschied.

On annonce à présent la suppression du timbre non-Prior. Je comprends que La Poste soit contrainte d'adapter son service à la diminution du volume de courrier et à l'accroissement de la concurrence. L'expédition de lettres normales à un prix abordable constitue la mission

Het enige verschil dat dus ontstond met de invoering van de priorzegel, was dat men met zekerheid kon zeggen dat de brieven met een non-priorzegel nog minder snel zouden aankomen.

Nu is het zo ver dat de non-priorzegel wordt afgeschaft.

Nogmaals, ik weet dat het volume aan werk van De Post vermindert wat betreft de gewone briefwisseling die door particulieren of door kleine firma's wordt gevoerd. De Post kent daarin concurrentie, onder meer van e-mail. Ik heb er begrip voor dat De Post zich aanpast, maar ik durf toch beweren dat een van de meest essentiële taken van om het even welke postdienst erin bestaat de brieven van de gewone mensen te bezorgen en zulks tegen een betaalbare prijs. Wanneer dan plots, zonder dat daarvoor een echte compensatie komt, de post voor de minderbedeelden duurder wordt, dan rijst er voor mij een probleem.

Mijnheer de staatssecretaris, kan de regering, ondanks de gekende omstandigheden ingevolge de liberalisering, met betrekking tot Europa en dergelijke, er toch niet voor zorgen dat de postdiensten betaalbaar blijven voor iedereen, in het bijzonder voor de essentiële taken die iedereen aangaan, ook de minderbedeelden.

11.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, eerst en vooral moet het duidelijk zijn dat iedereen recht heeft op een kwalitatieve universele dienstverlening. Dat wil zeggen dat brieven zoveel mogelijk dag-plus-één besteld moeten worden. In het licht van het liberaliseringsvoorstel van de Europese Commissie is het belangrijk om elk misverstand over de kwaliteit van de universele dienstverlening op te heffen. Bovendien is het ook mijn persoonlijke mening dat dag-plus-één minstens vijf dagen per week gehandhaafd moet blijven in dat kader.

Zoals ik al eerder in de commissie vermeldde, stelt het beheerscontract dat vanaf de operationele indienststelling van de nieuwe sorteercentra, het onderscheid zal verdwijnen tussen prior en non-prior voor de binnenlandse stukpostbriefwisseling gefrankeerd aan het volle tarief in de vorm van postzegels. Dat betekent dat vanaf dat moment de kwaliteit van de universele dienstverlening wordt vastgelegd op dag-plus-één voor stukpostzendingen, gefrankeerd met postzegels.

Dat is in ieder geval de kwaliteitsvloer die De Post zal hanteren.

Verwacht wordt dat vanaf mei 2007 alle sorteercentra volledig operationeel zullen zijn en synchroon zullen werken. Eens die centra aan deze operationele eisen voldoen, zal worden bekeken hoe best kan worden beantwoord aan de eisen van de klant.

Punt 2. Mijnheer Van den Eynde, u hebt het over de zwaksten. We moeten alles toch een beetje in de juiste context plaatsen, meen ik. Volgens het Nationaal Instituut voor de Statistiek vertegenwoordigen de postale uitgaven bij de gezinnen minder dan 0,1% van hun totale uitgaven. 39% van de gezinnen zijn exclusieve gebruikers van de priorzegels. De afschaffing van de non-prior zal op hen geen enkele invloed hebben. Voor de gemengde gebruikers, ongeveer 30% van de gezinnen, of de exclusieve non-priorgebruikers, ongeveer 31% van de gezinnen, zal de gemiddelde invloed per jaar ongeveer tussen

essentielle de La Poste et doit continuer à être assurée. Si la suppression du timbre non-Prior se traduit par une augmentation du prix des envois normaux, sans aucune compensation ni amélioration de la qualité en contrepartie, il se pose un problème majeur.

Le gouvernement peut-il veiller à ce que les services postaux de base restent abordables pour chacun?

11.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Tout le monde a le droit d'exiger de La Poste qu'elle offre des services de qualité, ce qui signifie en clair que le courrier doit être distribué autant que possible le lendemain. Dans le contexte de la proposition de libéralisation présentée par la Commission européenne, il importe de lever tout malentendu sur la qualité des services universels.

Selon le contrat de gestion, la distinction entre prior et non prior disparaîtra dès que les nouveaux centres de tri seront opérationnels. A partir de ce moment-là, la qualité du service devra être assurée et les envois postaux devront arriver le lendemain.

Lorsque les centres de tri seront complètement opérationnels et synchronisés à partir de mai 2007, nous chercherons la meilleure solution pour répondre aux exigences du client.

Je souhaite tout de même situer les propos de M. Van den Eynde dans un contexte exact. Des chiffres de l'Institut national de statistique révèlent que les dépenses d'affranchissement

0,7 euro en 3,5 euro bedragen. Ik denk dan ook dat enige nuance mag worden aangebracht bij uw woorden. Bovendien heeft De Post op mijn vraag de prijs van de priorzegel voor 2007 op hetzelfde peil gehouden, namelijk 52 eurocent. Het beheerscontract voorziet nochtans in een eventuele verhoging.

Ik heb ook reeds in de plenaire vergadering gezegd dat de liberaliseringsdrang van De Post – los van de vraag of dit op lange termijn al dan niet een goede zaak is – op korte termijn nefast is voor zowel de consument als de personeelsleden. Als het gaat over de consument, dan heb ik het voornamelijk over het feit dat de liberalisering zeer goed nieuws zal zijn voor de 150 à 200 grootste bedrijven in ons land maar niet goed voor de kmo's en zeker niet goed voor de particulieren omdat kan worden aangenomen dat voor dit segment van postactiviteiten er in de toekomst een hogere prijs zal worden gevraagd.

Dat is te merken in Zweden en Italië. Dat is echter een ander aspect. Ik heb tijdens de plenaire vergadering ook aangegeven dat ik daarover niet tevreden ben.

Meer bepaald wat betreft prior en non-prior moeten de zaken niettemin in hun juiste context worden geplaatst. Wij spreken over een potentiële verhoging van 1 tot 3,5 euro per jaar voor een segment van de modale postgebruiker.

11.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben het eens met uw kritische houding ten overstaan van de liberalisering. Daarmee vertel ik echter niets nieuws.

Ten tweede, u antwoordt dat het over een heel klein gedeelte van de consumenten gaat en dat de financiële kosten heel laag zijn. Ik zou het argument ook kunnen omdraaien en vragen waarom De Post de maatregel dan wil doorvoeren. Het ene is het ene en het andere is het andere.

Ik zou willen eindigen met het volgende.

U deelde mee dat er vanaf volgend jaar voor gezorgd wordt dat de dag+1-regel voor de postbedeling algemeen en totaal zal zijn, tenminste gedurende vijf dagen per week. Zeven dagen per week kan immers niet.

Ik zie de maatregel met vreugde tegemoet, maar ik ben zeer sceptisch wat betreft de uitvoering ervan.

11.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer Van den Eynde, de vraag die u bij uw tweede opmerking stelt, is heel gemakkelijk te beantwoorden.

Als het voor ongeveer 30% van de gezinnen over een prijsverschil tussen 1 en 3,5 euro per gezin gaat, maakt de maatregel voor De Post heel snel een waarde van, heel ruw geschat, 10 miljoen euro uit. De Post is genoodzaakt om de efficiëntiestrategie verder te volgen, teneinde zich klaar te maken voor de vrijmaking van de postsector en draagt op dat vlak een heel belangrijke verantwoordelijkheid.

postal d'un ménage s'élèvent à moins de 0,1 % des dépenses totales. En outre, 39 % des ménages utilisent actuellement déjà exclusivement des timbres prior. Seuls les utilisateurs mixtes – 30 % des ménages – et les utilisateurs exclusifs de timbres non prior – 31 % – ressentiront une augmentation de prix de 0,7 à 3,5 euros sur une base annuelle. À ma demande, le prix du timbre prior n'augmentera d'ailleurs pas en 2007, bien que le contrat de gestion prévoie cette possibilité.

Je pense qu'une libéralisation à court terme sera néfaste pour le personnel et pour le consommateur. Seuls les 150 ou 200 plus grandes entreprises de notre pays en tireraient profit. Les PME et les consommateurs ordinaires paieraient toutefois des prix plus élevés pour leurs activités d'affranchissement postal.

11.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Je partage l'avis critique du secrétaire d'État en ce qui concerne la libéralisation.

Si une petite partie seulement des consommateurs sont affectés par la suppression du timbre non prioritaire, pourquoi La Poste le supprime-t-elle?

Je me félicite de la généralisation du délai 'jour + 1' à partir de l'an prochain. Je m'en réjouis tout en restant sceptique.

11.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Une différence de prix annuelle de 1 à 3,5 euros par ménage appliquée à quelques millions de ménages, représente pour La Poste une différence de quelque dix millions d'euros. Dans la perspective de la libéralisation du secteur postal, La Poste est obligée d'adopter une stratégie d'efficacité.

Moties
Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde

en het antwoord van de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken,

verzoekt de regering er zorg voor te dragen dat de postdiensten in dit land voor iedereen toegankelijk blijven, ook voor minderbedeelden, en dit in het bijzonder wat de prijs van de postzegels betreft."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Francis Van den Eynde

et la réponse du secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation,

demande au gouvernement de veiller à ce que les services postaux restent accessibles à tous dans notre pays, également aux personnes défavorisées, et plus particulièrement en ce qui concerne le prix des timbres-poste."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Valérie Déom en Magda De Meyer en door de heer Luk Van Biesen.

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Valérie Déom et Magda De Meyer et M. Luk Van Biesen.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

12 **Question de Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les futurs jeux de la Loterie Nationale sur internet" (n° 13045)**

12 **Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekomstige kansspelen van de Nationale Loterij op internet" (nr. 13045)**

12.01 **Valérie Déom** (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, selon la presse, la Loterie Nationale prévoit toujours de lancer sur internet, en 2007 ou au plus tard en 2008, une offre de jeux de hasard tels que le Lotto ou l'Euromillions. Je vous avais déjà interrogé en juin dernier sur les projets "on line" de la Loterie Nationale et, plus précisément, comme j'ai l'habitude de le faire, sur le contrôle de ces futurs jeux et la protection des mineurs.

À ce propos, vous m'aviez dit que la Loterie Nationale ne vous avait toujours pas remis certains des rapports nécessaires, notamment un rapport d'incidence des jeux de hasard, un "business plan" ainsi que l'avis du comité indépendant du jeu responsable. Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous enfin reçu de la Loterie Nationale les dossiers requis par le lancement de certains de ses jeux sur internet? L'étude commandée par la Loterie auprès d'un institut spécialisé dans la recherche sur la dépendance au jeu est-elle achevée? Le cas échéant, quelles sont les conclusions de cette étude, en particulier sur les projets "web" de la Loterie?

12.01 **Valérie Déom** (PS): Heeft de Nationale Loterij u de vereiste dossiers overgezonden met betrekking tot de toekomstige kansspelen op internet, inzonderheid wat de bescherming van de minderjarigen betreft? Is de studie die werd besteld bij een instituut dat gespecialiseerd is in het onderzoek naar de verslaving aan kansspelen al rond? Wat zijn de besluiten van die studie?

Welke andere mogelijkheden overweegt de Nationale Loterij, nu de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer het gebruik van de

Vu le refus de la Commission de la protection de la vie privée concernant l'utilisation de la carte d'identité et surtout du numéro de registre national, quelles sont les autres pistes envisagées par la Loterie Nationale pour la sécurisation de ses futurs jeux en ligne? Enfin, quel est l'avis du comité d'éthique de la Loterie sur ces projets?

12.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Madame Déom, la Loterie Nationale serait en train de mettre la touche finale à son dossier relatif à un projet de jeux sur internet. L'étude commandée auprès d'un institut spécialisé dans la recherche sur la dépendance aux jeux est achevée et va m'être communiquée dans les prochains jours. En dépit du refus d'accéder au numéro de registre national, la Loterie a prévu d'importants paramètres de protection du joueur: par exemple, le plafonnement des mises et des pertes. En outre, la Loterie Nationale tiendra compte de recommandations de l'étude, émises par l'organisme spécialisé dans la recherche sur la dépendance aux jeux.

Ce projet n'a pas encore été soumis au comité du jeu responsable de la Loterie Nationale. Comme je vous l'ai dit, l'étude me sera communiquée dans les prochains jours. Nous vérifierons alors ce qu'il est important de faire.

12.03 Valérie Déom (PS): Monsieur le secrétaire d'État, en effet, vous ne disposez quasiment de pas plus d'informations que lors de ma dernière question, à part le fait que les études sont en phase d'achèvement.

Comprenez bien mon propos: à mon avis, la Loterie doit vraiment, de manière claire et légale, occuper le terrain des paris sur internet. Trop de choses se déroulent dans l'illégalité. Elle devrait donc occuper ce marché. D'ailleurs, récemment, elle a déposé une plainte contre Unibet.com concernant les paris en ligne, réalisés de manière absolument illégale mais émanant de paradis fiscaux ou de lieux non soumis à une réglementation, ce qui est une des difficultés engendrées par internet. Je suis donc entièrement favorable à une canalisation de ce marché par la Loterie Nationale.

Néanmoins, je réitère mes inquiétudes: il s'agit de canaliser et de veiller à une protection efficace des mineurs. J'aimerais en savoir davantage à ce propos sur l'étude commanditée: aborde-t-elle ce problème? Même la carte d'identité électronique constituerait une protection insuffisante car un mineur peut très bien emprunter la carte d'identité de ses parents.

De plus, comment s'organisera le plafonnement des mises? Devra-t-on préalablement ouvrir un compte via internet en provisionnant une certaine somme par carte bancaire? Si c'est le cas, un mineur de 12 ou 13 ans pourrait très bien réussir cette opération. Ma crainte subsiste et je me permettrai donc de vous interroger.

elektronische identiteitskaart of van het rijksregisternummer heeft geweigerd?

Wat is het advies ter zake van het Ethisch Comité van de Nationale Loterij?

12.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: De Nationale Loterij heeft het dossier kennelijk afgerond. De studie over de gokverslaving is rond en zal mij in de komende dagen worden meegedeeld. Nu de elektronische identiteitskaart of het rijksregisternummer niet mogen worden gebruikt, overweegt de Nationale Loterij verscheidene beschermingsparameters, zoals een maximumbedrag voor de inzet en het verlies, alsook het in aanmerking nemen van de aanbevelingen van de studie. Het ontwerp werd nog niet aan de bevoegde spelcommissie voorgelegd.

Zodra wij kennis van de studie zullen hebben genomen, zullen wij zien wat er moet worden ondernomen.

12.03 Valérie Déom (PS): De Nationale Loterij moet de kansspelen op internet op een duidelijke en wettelijke manier kanaliseren. De bescherming van de jongeren baart me echter zorgen. Komt dat probleem in de studie aan bod? Indien voor het maximumbedrag van de inzet wordt gewerkt via het openen van een rekening met een bankkaart, vormt dat niet echt een probleem voor een minderjarige. Zullen die verslagen worden bekendgemaakt of zullen parlementaire vragen of een debat in commissie noodzakelijk zijn?

Tous les rapports nécessaires, dont celui dont vous faites mention, seront-ils rendus publics ou sera-t-il nécessaire de vous interroger à chaque coup? Comme beaucoup de mes collègues s'inquiètent quant à l'aspect de protection des mineurs, ne conviendrait-il pas de mettre sur pied une commission spéciale ou d'organiser un débat plus pointu plutôt que de poser des questions orales au coup par coup? Disposerons-nous, les parlementaires, d'une copie des rapports que vous attendez?

12.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Madame, vous n'êtes pas la seule concernée par le problème des mineurs quant à ces opérations; bien d'autres y sont aussi attachés.

Ensuite, comme je ne connais pas encore l'étude, je suis incapable de vérifier dès à présent si elle peut être ouverte à tous les parlementaires et au grand public.

Je ne peux pas juger de cela en ce moment. Je ne pourrai le faire que lorsque je serai en possession de l'étude, ce qui me paraît logique.

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

13 Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de Liefkenshoekspoortunnel" (nr. 13050)

13 Question de Mme Magda De Meyer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le tunnel ferroviaire du Liefkenshoek" (n° 13050)

13.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de ontwikkeling van het havengebied op Linkeroever is van wezenlijk belang voor het Waasland, als belangrijke groeipool op het vlak van de tewerkstelling. Voornamelijk door de containertrafiek brengt die ontwikkeling echter ook een belangrijke belasting met zich mee, vooral van het verkeersnet in het Waasland. Vanuit de verschillende politieke fracties, over de partijgrenzen heen, hebben wij in het Waasland dan ook sterk geijverd – naast de tweede spoortoegang tot de haven Antwerpen, die ook zeer belangrijk is – voor de realisatie van de Liefkenshoekspoorwegtunnel. De Liefkenshoekspoorwegtunnel zou voor het Waasland een enorme ontlasting kunnen betekenen, wat betreft het vervoer over de weg, dat door de verdere operationalisering van het Deurganckdok alleen nog zal toenemen.

Volgens de Vlaamse Havenvereniging tonen studies aan dat de Kennedyspoortunnel zijn capaciteitsgrens zal bereiken tegen 2012. In het verleden werd al beloofd dat de Liefkenshoekspoorwegtunnel tegen eind 2011 operationeel zou zijn, precies om tegemoet te komen aan de capaciteitsgrens van de bestaande tunnel. Zonder de Liefkenshoekspoorwegtunnel dreigt er een enorm verkeersinfarct in het Waasland.

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de bouw van de tunnel? Er wordt gezegd dat de beslissing en de uitvoering een bepaalde vertraging opgelopen zouden hebben. Klopt dat? Wat is de concrete timing? Wanneer zouden de werken starten? Wanneer zal de tunnel operationeel zijn?

12.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Dit probleem ligt niet alleen u na aan het hart. Aangezien ik de inhoud van de studie nog niet ken, kan ik op dit ogenblik niet zeggen in welke mate ze bekendgemaakt zal kunnen worden.

13.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Avec l'extension du port d'Anvers, le transport par conteneurs s'intensifie dans le pays de Waas. Pour éviter une congestion du trafic, la construction du tunnel ferroviaire du Liefkenshoek revêt une importance essentielle. Étant donné que le tunnel Kennedy atteindra sa capacité maximale en 2012, l'achèvement du tunnel ferroviaire du Liefkenshoek est prévu pour fin 2011. Quel est l'état de la situation? J'ai entendu que les plans avaient pris du retard. Quand le tunnel sera-t-il mis en service?

13.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw De Meyer, deze investering zal, zoals u weet, gerealiseerd worden via een publiek-private samenwerking. De preselectie van de kandidaten is gebeurd na een oproep tot kandidatuurstelling met bekendmaking op Europees niveau. Er werden voorlopig drie groepen geselecteerd, die allen op 4 oktober laatstleden een bestek ontvingen. De offertes worden verwacht eind januari 2007. Na onderhandelingen en gedetailleerde uitwerking van het project zal de toewijzing kunnen gebeuren in de loop van volgend jaar.

Intussen lopen de procedures in verband met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan alsook in verband met de bouwvergunningen. De werken zouden kunnen starten begin 2008. In dat schema kan de indienststelling van de spoortunnel gebeuren in 2012, zoals gepland was.

13.03 **Magda De Meyer** (sp.a-spirit): In alle eerlijkheid, mijnheer de staatssecretaris, eigenlijk was gepland dat de tunnel eind 2011 klaar zou zijn, precies om de capaciteitsproblemen van de bestaande tunnel te kunnen opvangen.

Ik begrijp dat er heel wat procedures aan voorafgaan en dat het allemaal niet evident is, maar het is belangrijk voor de verkeersleefbaarheid van het Waasland dat de geplande werken niet meer vertraging oplopen en dat de spoorwegtunnel absoluut tegen 2012 is afgewerkt.

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

14 **Vraag van mevrouw Annelies Storms aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het bij De Post en de NMBS gevoerde diversiteitsbeleid" (nr. 13079)**

14 **Question de Mme Annelies Storms au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la politique de diversité menée à La Poste et à la SNCB" (n° 13079)**

14.01 **Annelies Storms** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uit verschillende studies is reeds gebleken dat allochtonen het veel moeilijker hebben om aan een job te geraken dan autochtonen. Om tal van redenen, soms ook racisme, ligt de werkloosheidsgraad bij de allochtonen aanzienlijk lager.

De voorbije twee weken heeft De Lijn het initiatief bekendgemaakt te zullen werken met streefcijfers, zowel voor vrouwen, personen van vreemde origine als voor personen met een handicap. Graag had ik vernomen hoe de situatie gesteld is bij de federale overheidsbedrijven. Ik heb ter zake vragen over De Post en de NMBS.

Hoeveel personen hebben De Post en de NMBS in dienst? Zijn er cijfers gekend over het aantal medewerkers die niet de Belgische of de EU-nationaliteit hebben? Ik weet dat er geen antwoord komt op de vraag over het aantal allochtonen. Zijn er cijfers gekend over het aantal personen met een handicap? Welke initiatieven hebben zowel De Post als de NMBS reeds genomen om diversiteit in het

13.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: La construction du tunnel ferroviaire du Liefkenshoek relève d'un partenariat entre les secteurs public et privé. La présélection a déjà eu lieu et trois groupes ont été retenus. Ils ont reçu un cahier des charges le 4 octobre et doivent nous faire parvenir leurs offres en janvier 2007. L'attribution interviendra dans le courant de l'année. Dans l'intervalle, les procédures d'autorisation requises seront démarrées. Les travaux doivent commencer début 2008 et le tunnel pourra être mis en service en 2012, comme prévu.

13.03 **Magda De Meyer** (sp.a-spirit): La fin des travaux était annoncée pour 2011. Le rail est indispensable pour faire face aux problèmes de capacité du tunnel par lequel s'écoule la circulation. Pour la viabilité du pays de Waas du point de vue du trafic routier, il importe que les travaux ne soient plus retardés.

14.01 **Annelies Storms** (sp.a-spirit): On sait que les allochtones trouvent beaucoup moins facilement du travail que les autochtones et que cela est dû au racisme. C'est la raison pour laquelle De Lijn vient d'annoncer qu'en ce qui concerne le recrutement d'allochtones, elle se fixerait des objectifs chiffrés.

Combien de personnes étaient employées par La Poste et la SNCB au 1^{er} novembre? Combien de leurs collaborateurs n'étaient pas de nationalité belge? Combien étaient ressortissants d'un Etat membre de l'UE? Combien de

personeelsbestand te realiseren? Wordt in nog andere maatregelen voorzien om meer minderheidsgroepen aan te werven? Is anoniem solliciteren door middel van het maskeren van bepaalde gegevens op sollicitatieformulieren hierbij een optie?

Mijn laatste vraag was niet schriftelijk gesteld. Misschien kunt u ze toch beantwoorden. Zijn De Post en de NMBS van plan te werken met zogenaamde streefcijfers zoals dit het geval is bij De Lijn?

14.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Storms, ik heb voor u een hele waslijst cijfers. Per 31 oktober 2006 gaat het over in totaal 38.221 medewerkers bij De Post. Ik heb een verdeling tussen uitreikers, bedienden, technici en arbeiders en ik kan u die lijst misschien overhandigen.

De Post heeft 57 niet-Belgen in dienst, onder wie 40 onderdanen uit de Europese Unie. De vraag was of dat allochtonen zijn. Welnu, dat is heel moeilijk te bepalen en niet-meetbaar, want dit zijn evengoed Fransen en Nederlanders die wij niet onder de connotatie "allochtonen" beschouwen. Bij De Post zijn er 80 officiële mindervaliden tewerkgesteld, alsook 69 personen die ingeschreven zijn bij een fonds voor mindervaliden en ten slotte 591 werknemers met beperkingen wegens medische problematiek.

De NMBS-groep telde op 1 november 2006 37.699 effectief bezoldigde personeelsleden van wie er 110 niet de Belgische nationaliteit hebben en van wie er 2 geen onderdanen zijn van een lidstaat van de Europese Unie.

Ik kom tot uw vierde vraag. De NMBS heeft een zeer goed vangnet voor personeelsleden die wegens ziekte of ongeval ongeschikt worden voor hun oorspronkelijke functies. Dezen worden waar mogelijk in het bedrijf heropgeleid en in andere functies opnieuw tewerkgesteld. Het aantal bedienden wedertewerkgesteld in een andere functie bedroeg eind vorig jaar 1.310 personen. Het aantal bedienden wedertewerkgesteld in dezelfde functie, maar met beperkingen, bedroeg, ook per eind 2005, 414 personen.

Dat moet u de mogelijkheid geven om deze cijfers in het juiste kader te plaatsen.

Zowel de NMBS als De Post werken met een aantal objectieve selectiecriteria en selectiemiddelen die erop gericht zijn de competenties en de motivatie van de kandidaten op een verantwoorde manier te meten en te interpreteren. De selectiecriteria worden geëxpliciteerd en duidelijk omschreven. Ze worden opengesteld voor alle kandidaten die aan de basisvoorwaarden beantwoorden, ongeacht hun geslacht, nationaliteit, leeftijd, handicap enzovoort.

Verder bestaat er binnen De Post de bijzondere commissie ter Bevordering van de Tewerkstelling van Mindervaliden die erover waakt dat De Post permanent een aantal mindervaliden tewerkstelt. Verder is er een cel Mobbing die aandacht heeft voor deze problematiek waarbij kwetsbare groepen binnen De Post een groot risico lopen inzake pestgedrag en dergelijke. Een ander voorbeeld van de civiele verantwoordelijkheid van De Post is het opstarten in het sorteercentrum Antwerpen X van een dynamiek "respect voor

handicapés étaient employés par La Poste et la SNCB au 1^{er} novembre? Quelles initiatives ces deux entreprises ont-elles déjà prises sur le plan de la politique de diversité? La Poste et la SNCB ont-elles également l'intention de se fixer des objectifs chiffrés?

14.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Au 31 octobre 2006, La Poste comptait 38.221 collaborateurs, dont 57 non-Belges. Quarante d'entre eux sont des ressortissants de l'Union européenne et ne font peut-être pas partie de la catégorie généralement dite des 'allochtones'. La Poste emploie 80 personnes officiellement moins valides ; 69 collaborateurs sont affiliés à un fonds pour moins valides et 91 sont soumis à des restrictions fonctionnelles pour des raisons médicales.

Au 1^{er} novembre 2006, la SNCB employait 37.699 personnes, dont 110 non-Belges et deux non-ressortissants de l'Union européenne.

Le groupe SNCB dispose d'un bon filet de sécurité pour les membres du personnel qui souffrent d'une inaptitude médicale : 1.310 membres du personnel qui en souffraient occupent à présent une autre fonction, alors que 414 ont pu retourner à leur ancienne fonction, parfois avec des restrictions.

Tant La Poste que le groupe SNCB appliquent des critères de sélection objectifs et transparents lors du recrutement. Les places vacantes sont accessibles à tous, indépendamment du sexe, de l'âge, etc.

Il existe une commission pour la promotion de l'emploi de personnes handicapées, de même qu'une cellule de harcèlement moral à La Poste. Au centre de tri d'Anvers X, plusieurs projets de diversité, qui ont déjà été

diversiteit op het werk". Deze dynamiek neemt gestalte aan in de vorm van opeenvolgende projecten die bekroond werden door de stad Antwerpen en de Europese Commissie. Onlangs heeft De Post ook een diversiteitscoördinator aangeduid die de aspecten van diversiteit verder gedetailleerd in kaart moet brengen.

De NMBS-groep stelde, overigens op mijn verzoek, een diversiteitsambtenaar aan en richtte een comité Gelijkheid en Diversiteit op dat verantwoordelijken samenbrengt van de voornaamste directies van de drie autonome overheidsbedrijven binnen de NMBS-groep naast een diversiteitscel voor de uitvoering van de verschillende acties in verband met het diversiteitsbeleid. De diversiteitscel en het comité namen reeds verschillende initiatieven voor de sensibilisering van het kaderpersoneel rond diversiteit, met prioriteit voor de optimalisering van de bedrijfscultuur zoals het onthaal, het samenwerken enzovoort. Hiervoor werd eveneens in samenwerking met de universiteit van Hasselt een project opgezet in het kader van het Europees Sociaal Fonds.

De NMBS-groep schrijft zich ook in in de initiatieven die de federale overheid onderneemt. De sollicitatieprocedures van de NMBS gebeuren volgens vaste regels, waarbij er bij elke stap toezicht wordt uitgeoefend door de erkende vakorganisaties en het discrimineren van de kandidaten dus zo goed als onmogelijk is. Bij schriftelijke proeven is het systeem zo opgebouwd dat het verbeterende jurylid de identiteit van de kandidaten niet kent.

Tot slot kom ik tot uw vraag over streefcijfers. Ik heb ook in de media vernomen dat De Lijn nu met streefcijfers zou werken. Daarover wordt binnenkort een gesprek gepland tussen mijn kabinet, de directie van De Post en de drie ceo's van de NMBS-groep om het thema verder te bespreken. Het hanteren van quota lijkt mij persoonlijk niet de juiste invalshoek te zijn. Ik heb voldoende garanties dat de aanwervingen zowel bij de NMBS als bij De Post - het zijn er jaarlijks honderden op basis van vervangingen - volgens de regels en met zeer veel respect voor diversiteit gebeuren. Ik denk dus niet dat de twee groepen bepaalde streefcijfers in acht zouden moeten nemen.

Wat ik wel kan zeggen, is dat het bij de recentste aanwervingen bij de NMBS-groep sinds het begin van het jaar, ondanks de verschillende beroepen die zeer musculaire capaciteiten vergen, toch om 25% vrouwen gaat. Ten opzichte van de huidige situatie bij de NMBS-groep is dat toch zeer tekenend, vermits vandaag slechts 8% van het personeel van de NMBS-groep vrouw is. Als ik dat zeg, dan heb ik het voornamelijk over de spoorleggers, de staalbewerkeren enzovoort. Dat zijn niet echt functies die zeer attractief lijken te zijn voor vrouwen.

couronnés par la ville d'Anvers et la Commission européenne, sont en cours. La Poste dispose également d'un coordinateur de diversité.

Le groupe SNCB dispose d'un fonctionnaire de diversité et d'une cellule diversité. Parallèlement, il existe un comité de diversité, au sein duquel les trois entreprises du holding sont représentées, et qui, en collaboration avec la cellule, a déjà pris plusieurs initiatives visant à sensibiliser les cadres à ce problème. Par ailleurs, un nouveau projet parrainé par le Fonds social européen est en cours à Hasselt. En outre, la SNCB participe aux diverses initiatives en matière de diversité de l'État fédéral.

Lors des procédures d'embauche, des règles fixes sont suivies et chaque étape se déroule sous la surveillance des organisations syndicales, de sorte que la discrimination est pratiquement exclue. Les examens écrits sont corrigés anonymement.

Une concertation sera organisée sous peu entre mon cabinet, la direction de La Poste et les trois CEO du groupe SNCB. Personnellement, j'estime que l'utilisation de quotas constitue une mauvaise approche. Je pense que la politique de recrutement des entreprises publiques offre des garanties suffisantes pour le respect de la diversité.

Actuellement, la SNCB n'a engagé que 8 % de femmes mais, en revanche, elles représentent 25 % des membres du personnel engagés depuis le début de cette année, et ce malgré le fait qu'il s'agissait souvent d'emplois nécessitant une certaine force musculaire, tels que des poseurs de rail et des ouvriers en construction métallique.

14.03 Annelies Storms (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik vond het heel mooi uitgedrukt. Daarom moest ik even lachen.

14.03 Annelies Storms (sp.a-spirit): Je vais examiner les

Ik zal de cijfers eens van dichterbij bekijken, als u mij dat toestaat. Ik moet zeggen: 57 niet-Belgen op 38.000, daar ben ik toch niet echt van onder de indruk. Ik vind het zelfs heel weinig, als ik dat mag zeggen. Maar goed, onder de definitie van allochtonen kunnen ook mensen vallen die de Belgische nationaliteit hebben. Dat is natuurlijk wel het probleem: dat men niet echt kan opmaken uit die cijfers hoeveel...

chiffres mais une proportion de 57 étrangers sur 38.000 travailleurs me paraît a priori minime. Il est vrai que de nombreux travailleurs considérés précédemment comme allochtones ont entre-temps acquis la nationalité belge.

14.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: (...) rol in gespeeld.

14.05 **Annelies Storms** (sp.a-spirit): Maar onder een algemeen aanvaarde, of toch ruim gedragen, definitie van allochtonen vallen ook mensen die de Belgische nationaliteit hebben maar die geboren zijn uit ouders die niet-Belg zijn.

14.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Het probleem is dat wij dat niet kunnen meten. Bovendien worden er in het raam van de aanwervingen die nu gebeuren bij de NMBS zeer gerichte informatiesessies georganiseerd bij verenigingen die allochtonen uitnodigen en verbinden. Wat dat betreft, is er zeker oog voor de problematiek in de dagelijkse praktijk bij de NMBS.

14.06 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les effets de la loi relative à l'acquisition rapide de la nationalité belge sont évidemment perceptibles. La SNCB organise des sessions d'information en collaboration avec des associations d'allochtones.

14.07 **Annelies Storms** (sp.a-spirit): Dat is zeker een goed initiatief want het is vaak een probleem dat mensen niet weten welke vacatures er zijn bij de overheidsinstellingen of die stap toch veel te groot vinden. Werken via die verenigingen en zo vind ik een zeer goed initiatief, voor alle duidelijkheid.

14.07 **Annelies Storms** (sp.a-spirit): Je me réjouis de cette initiative car, bien souvent, ces personnes ne sont pas au fait des vacances ou sont encore dépassées par l'ampleur de la tâche. Il est important que les entreprises publiques restent attentives à ce problème et s'il n'en résulte pas une plus grande diversité dans la pratique, peut-être conviendra-t-il tout de même de suivre l'exemple de *De Lijn*.

Ik zal uw antwoord verder nalezen, maar ik wil toch benadrukken dat wij het heel belangrijk vinden dat zulke grote overheidsbedrijven, die vaak in contact komen met het publiek, toch aandacht hebben voor diversiteit binnen hun personeelsbeleid. Als er op termijn zou gezien worden dat de diversiteit niet echt groeit, dan meen ik dat De Post en de NMBS misschien moeten kijken hoe bij de Lijn gewerkt wordt met streefcijfers. Daar wordt veel over gepraat, al jaren, ook bij de Vlaamse administratie, maar ik ben eens benieuwd of dat effectief resultaat gaat opleveren. Iedereen heeft wel de mond vol over diversiteitsplannen en streefcijfers maar of er effectief verbetering komt in de situatie zullen wij, meen ik, maar over een aantal jaren kunnen zien.

Kortom, ik blijf toch aandringen op die inspanningen bij De Post en de NMBS om meer diversiteit onder het personeel te krijgen.

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

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Guido De Padt** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het marktonderzoek door De Post" (nr. 13001)
- de heer **François Bellot** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "een commerciële enquête door De Post" (nr. 13118)
- de heer **Bart Tommelein** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de enquête 'Select Post'" (nr. 13155)
- mevrouw **Valérie Déom** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de

minister van Begroting en Consumentenzaken over "de enquête 'Select Post'" (nr. 13216)
 - mevrouw Muriel Gerkens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de nationale enquête van De Post" (nr. 13222)

15 Questions jointes de

- M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'étude de marché réalisée par La Poste" (n° 13001)
- M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "une enquête commerciale de La Poste" (n° 13118)
- M. Bart Tommelein au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'enquête 'Select Post'" (n° 13155)
- Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'enquête 'Select Post'" (n° 13216)
- Mme Muriel Gerkens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'enquête de portée nationale organisée par La Poste" (n° 13222)

15.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, onlangs verstuurde De Post een direct mail aan, naar ik mag aannemen, alle Belgische gezinshoofden met daarin het verzoek een vragenlijst in te vullen waarin wordt gepeild naar de reclamepost die men wel of niet meer wilt ontvangen. Ik heb dat ook gekregen. Ik heb dat eens bekeken. Ik heb de indruk dat het hier om een grootschalig onderzoek gaat naar het koop- en reisgedrag en de verplaatsinggewoontes van de Belgische burger.

Tevens worden er vragen gesteld over de wijze waarop met de media wordt omgesprongen, wat de favoriete winkels zijn van de bestemmingen van de enquête, of men interesse heeft om via postorder of internet te kopen, welke promoties, bijvoorbeeld informatie over sportwedstrijden, paardenrennen en casino's, men wilt ontvangen, op welke wijze men woont, bij welke telecomoperatoren en energieleveranciers men klant is enzovoort. Er wordt zelfs aangeboden dat de klant gratis catalogi en brochures kan ontvangen. Zo kan men, ik heb daar aan sich niets op tegen, een erotiekcatalogus aanvragen en het aanbod van een ziekenfonds in de brievenbus bezorgd krijgen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb de indruk dat De Post zich hier gedraagt als een marktonderzoeker, die ten behoeve van commerciële bedrijven de burgers bevraagd onder het, mijns inziens al te doorzichtige, mom van het peilen naar welke post hen al dan niet interesseert. Daarbij wordt overigens door De Post gesteld dat men in feite geen garantie kan geven of men in de toekomst al dan niet nog ongewenste mail zal ontvangen.

Mijnheer de staatssecretaris, daarom heb ik een aantal vragen.

Vindt u het ethisch verantwoord dat een overheidsbedrijf dergelijk grootschalig, diepgaand en gedetailleerd onderzoek verricht, waarbij toch wel heel veel persoonsgegevens worden gevraagd en vragen worden gesteld over het gedrag en de persoonlijke levenssituatie van de burgers? Dat alles gebeurt onder het voorwendsel dat men aan die burger zeggenschap wil geven over welke reclame in de brievenbus mag vallen en welke niet.

Hoeveel huisgezinnen en welke werden of worden bevraagd? Hoeveel antwoordformulieren kwamen er inmiddels binnen?

15.01 Guido De Padt (VLD): Il y a peu, La Poste a semble-t-il envoyé un questionnaire à tous les chefs de ménage belges pour leur demander quelles publicités ils souhaitent ou ne souhaitent plus recevoir. Il s'agit en réalité d'une enquête détaillée portant sur le comportement de nos concitoyens en matière d'achats et de voyages. Dans ce cadre, ceux-ci se verraient même offrir des catalogues et des brochures gratuits.

Donc, sous prétexte d'essayer de déterminer si nos concitoyens manifestent ou non de l'intérêt pour un certain type de courrier, La Poste se comporte comme un bureau spécialisé en études de marché interrogeant les Belges pour le compte d'un certain nombre de sociétés commerciales. Et La Poste ne peut même pas garantir que les ménages interrogés ne recevront plus à l'avenir de courriels commerciaux non souhaités.

Combien de ménages ont été contactés dans le cadre de cette opération? Combien de formulaires-réponses ont été renvoyés à ce jour? Comment les résultats de l'enquête seront-ils publiés? Comment les entreprises participantes ont-elles été sélectionnées? Toutes les mutuelles ont-elles été contactées ou certaines seulement? A combien s'élève le coût total de

Op welke wijze zal de vergaarde informatie worden ontsloten? Zal die bijvoorbeeld worden gepubliceerd op de website van De Post?

Op welke wijze en tegen welke voorwaarden werden de bedrijven of organisaties aan wie de gelegenheid werd geboden om te propageren dat zij gratis catalogi en brochures kunnen bezorgen aan de geïnteresseerden, geselecteerd?

Hoeveel bedrijven en organisaties werden aangeschreven? Werden bijvoorbeeld alle ziekenfondsen – ik heb gezien dat er een ziekenfonds in vernoemd werd – in staat gesteld te participeren aan het initiatief?

Hoeveel bedraagt de totale kostprijs van het initiatief?

Is dergelijk marktonderzoek niet concurrentievervalsend ten opzichte van commerciële marktonderzoekers en onderzoeksbureaus, vermits De Post voor de verdeling van de onderzoeksformulieren gebruikmaakt van een door de overheid gesubsidieerde dienstverlening? Men kan trouwens ook gratis zijn enquêteformulier terugsturen.

Op hoeveel raamt De Post de inkomsten van de doorverkoop van de verkregen onderzoeksresultaten?

Mijnheer de staatssecretaris, ten slotte, vindt u het ethisch verantwoord dat via een overheidsbedrijf het gokken wordt gepropageerd? Is dat niet strijdig met de opdracht die de Nationale Loterij heeft om het gokken te kanaliseren?

15.02 Valérie Déom (PS): Monsieur le président, le journal "Le Soir" de ce 15 novembre nous informait qu'une enquête détaillée de 12 pages serait menée par La Poste, passant au crible les habitudes de consommation de plus d'un million de nos concitoyens.

S'il est compréhensible que La Poste mène une enquête afin de mieux définir le profil ou les difficultés rencontrées par ses clients, un point d'interrogation demeure quant au traitement des informations ainsi collectées, d'autant plus si l'on considère le détail et le caractère assez personnel des questions.

Ainsi, monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous dire si La Poste se réserve les données collectées via son enquête nationale? Vu l'ampleur de celle-ci, trouvez-vous que la collecte de ces informations se justifie par rapport aux réels objectifs de La Poste? La Poste n'envisage-t-elle pas de revendre ces données au secteur privé?

15.03 Muriel Gerken (ECOLO): Monsieur le président, j'ai fait la même constatation et je me suis posé les mêmes questions que mes collègues. Je pense que La Poste ne retire aucun intérêt à connaître les comportements de consommation ou d'affiliation des personnes à qui elle distribue le courrier.

Je ne vois pas d'autre explication à cette enquête que d'avoir la

cette opération? A combien se chiffreront les recettes qu'en tirera La Poste?

Le secrétaire d'État estime-t-il que le comportement de La Poste dans cette affaire soit éthique? Une telle étude de marché n'implique-t-elle pas une distorsion de concurrence par rapport aux bureaux d'études commerciaux? En l'occurrence, La Poste fait en effet usage de services subventionnés par le contribuable. Le secrétaire d'État pense-t-il qu'il soit éthique de promouvoir des jeux de hasard par le biais d'une opération menée par une entreprise publique?

15.02 Valérie Déom (PS): In *Le Soir* van 15 november stond te lezen dat De Post een gedetailleerde enquête heeft ingesteld naar de gewoonten van een miljoen van onze medeburgers. Aangezien het om erg gedetailleerde en persoonlijke gegevens gaat, vragen we ons af hoe de ingezamelde informatie zal worden verwerkt.

Zal De Post de gegevens die ze via die enquête heeft ingezameld, voor zichzelf houden? Beantwoordt zo'n enquête wel aan de werkelijke doelstellingen van De Post? Heeft De Post plannen om die gegevens aan de privésector te verkopen?

15.03 Muriel Gerken (ECOLO): Ik heb dat ook vastgesteld, en ik heb daar dezelfde vragen bij. Mij dunkt dat De Post helemaal geen belang bij die enquête heeft, en de enig mogelijke verklaring is volgens mij dat De Post die

possibilité de revendre ces données à des sociétés qui pourront faire des publicités ciblées auprès de leur clientèle. On constate d'ailleurs que cette pratique est courante, notamment dans le chef des grandes surfaces, sur base des achats effectués.

Il me semble que La Poste est un interlocuteur pour chaque citoyen, et un interlocuteur en qui on doit avoir une entière confiance. La Poste apporte le courrier et on lui confie du courrier. Le fait de savoir que cette enquête pourrait être vendue à des sociétés commerciales afin d'organiser l'orientation de publicités me semble tout à fait inacceptable. D'autant qu'on connaît également les problèmes de surendettement en Belgique, qui sont généralement aggravés par des publicités ciblées qui peuvent jouer sur la notion de besoin ou sur les faiblesses des citoyens.

Considérez-vous qu'une enquête à but commercial figure parmi les rôles d'une entreprise publique?

Le contrat de gestion liant La Poste à l'État permet-il ce genre de chose?

Quel est le gain financier escompté par La Poste suite à cette opération? Cela apparaît-il quelque part dans son programme ou dans son budget?

gegevens wil doorverkopen aan bedrijven die dergelijke informatie gebruiken voor doelgroepgerichte reclame.

Ik geloof dat De Post een aanspreekpunt moet zijn voor elke burger, een dienst die vertrouwen moet inboezemen. Deze enquêteresultaten verkopen aan commerciële bedrijven is onaanvaardbaar! Temeer daar mensen die sowieso al tegen een schuldenberg aan kijken, er in België doorgaans precies door dat soort gerichte reclame toe aangezet worden zich nog dieper in de schulden te steken.

Behoort een enquête met commerciële doeleinden volgens u tot de opdracht van een overheidsbedrijf? Kan dit wel overeenkomstig het beheerscontract tussen De Post en de Staat? Wat hoopt De Post hieraan te verdienen? Wordt dit ergens vermeld in het programma of de begroting van De Post?

15.04 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zoals vorige sprekers al zeiden, is de enquête binnengevallen. Ik ga dus direct over tot mijn vragen.

Op welke basis werden de in de enquête opgenomen bedrijven geselecteerd? Is daarbij geen sprake van oneerlijke concurrentie?

Ten tweede, is het opportuun dat in een door De Post georganiseerde enquête een nv van publiek recht, met name de Socialistische Mutualiteit, wordt aangeprezen, de kans krijgt om reclame te verspreiden en haar diensten aan de burger aan te bieden?

15.05 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, la presse nous a informés il y a quelques jours au sujet d'une enquête commerciale de La Poste. Rien d'anormal, me direz-vous. Et pourtant, on est en droit de se poser des questions quant aux conditions dans lesquelles cette enquête a lieu.

Tout d'abord, les enveloppes brunes utilisées ainsi que les messages inscrits sur celles-ci — "enquête nationale", "réponse attendue dans les quinze jours" — et le logo de La Poste donnent une impression d'un caractère officiel de cette enquête. Les questions, dont certaines sont très personnelles, ont pour but évident d'établir le profil de consommateur de la famille, mais la chose n'est pas présentée comme telle.

La Poste explique que le but serait de limiter le courrier publicitaire

15.04 Bart Tommelein (VLD): Sur la base de quels critères les entreprises participantes ont-elles été sélectionnées pour cette opération menée par La Poste? Cette enquête n'implique-t-elle pas une concurrence déloyale? Est-il bien opportuun que La Poste fasse l'éloge des Mutualités Socialistes et leur offre une tribune pour proposer leurs services aux citoyens?

15.05 François Bellot (MR): Enkele dagen geleden hebben de kranten melding gemaakt van die commerciële enquête van De Post, die toch heel wat vragen doet rijzen. De gebruikte enveloppen, de vermeldingen erop ("Nationaal onderzoek", "Antwoord binnen de veertien dagen") en het logo van De Post geven de indruk dat het om een officieel onderzoek gaat.

Volgens De Post wil men met die enquête ervoor zorgen dat de

reçu par les familles interrogées. Selon moi, cela va à l'encontre des objectifs de La Poste: au moment où elle se plaint d'une réduction du volume du courrier, elle ferait une enquête pour le diminuer un peu plus. Soit il y a des candidats au suicide commercial, soit l'objectif n'est effectivement que la revente très lucrative de ces informations à d'autres sociétés commerciales, revente que La Poste reconnaît par ailleurs puisque, dans le formulaire explicatif, il est indiqué qu'en signant en bas du document, on accepte toutes les conditions qui y sont reprises.

Monsieur le secrétaire d'État, mes questions sont les suivantes.

La Poste n'a-t-elle pas abusé de sa position monopolistique pour donner un caractère simili-officiel à une enquête purement commerciale?

Quelle est la source du fichier d'adresses utilisé pour cette enquête? Ne s'agit-il pas de données recueillies dans le cadre des missions de service public de La Poste, par exemple le changement d'adresse ou autre? Si tel est le cas, le principe de finalité de ce fichier a-t-il été respecté?

Une telle enquête serait-elle encore possible dans le cadre de la libéralisation, sachant que cette activité purement commerciale utilise les mêmes ressources que celles utilisées pour le service universel, dont le coût réel devrait pouvoir être calculé pour son financement?

Ne considérez-vous pas que le monopole de La Poste lui donne un avantage commercial indéniable par rapport à ses concurrents qui n'ont pas accès à ces données recueillies dans le cadre de missions de service public, financées par les deniers publics, ni aux moyens de distribution? Ces données ne devraient-elles pas, comme le prévoit la troisième proposition de la troisième directive postale, être mises à la disposition de tous les acteurs du secteur postal?

15.06 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, il s'agit de questions sur le même thème. Je vais donc répondre à tour de rôle en français et en néerlandais. Cela me semble préférable pour nos collègues.

Il est tout à fait loisible à toute entreprise belge de lancer une enquête à caractère commercial de ce type, pour laquelle la participation est facultative. Les mentions reprises sur l'enveloppe, à savoir "enquête de portée nationale", "merci de nous envoyer votre réponse dans les quinze jours", "réponse facultative", etc. ont pour dessein d'informer le consommateur. L'enquête est une initiative de La Poste. Elle est distribuée à l'échelle nationale. Sa participation est facultative – c'est important de le savoir – et si vous décidez d'y répondre, La Poste souhaiterait avoir la réponse dans les 15 jours.

Le fait, madame Gerkens, que La Poste soit une société anonyme de droit public ne lui empêche pas d'exercer un certain nombre d'activités commerciales à côté de ses missions de service public, ce en conformité avec son objet social. Select Post constitue l'une de ces activités.

ondervraagde gezinnen minder reclamedrukwerken ontvangen. Maar dat zou tegen haar eigen doelstellingen ingaan. Enerzijds klaagt ze over het dalend aantal poststukken en anderzijds organiseert ze een enquête om dat aantal nog verder terug te dringen! Het eigenlijke doel is dus eerder het doorverkopen met winst van die informatie aan andere commerciële ondernemingen, iets wat De Post trouwens erkent.

Heeft De Post geen misbruik gemaakt van haar monopoliepositie om die commerciële enquête een semiofficieel karakter te geven? Heeft De Post de gegevens van het adressenbestand verzameld in het kader van haar opdrachten van openbare dienstverlening die met overheidsgeld worden gefinancierd? Heeft De Post geen onbetwistbaar commercieel voordeel ten aanzien van haar concurrenten die geen toegang hebben tot die gegevens en niet over dezelfde verspreidingskanalen beschikken? Moeten die gegevens niet in overeenstemming met de derde postrichtlijn ter beschikking worden gesteld van alle spelers uit die sector?

15.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Elk Belgisch bedrijf mag dergelijke commerciële enquêtes houden. De inlichtingen op de enveloppe hebben tot doel de consument te informeren. Deelname aan de enquête is facultatief, en wie wil meedoen, wordt verzocht zijn antwoord binnen vijftien dagen aan De Post te doen geworden.

Dat De Post een publiekrechtelijke naamloze vennootschap is belet haar niet om naast de opdrachten in het kader van de openbare dienstverlening ook commerciële activiteiten uit te oefenen, conform haar maatschappelijk doel. *Select Post* is een van die activiteiten.

Comme indiqué sur le questionnaire et sur les documents l'accompagnant, les données récoltées seront commercialisées à des sociétés et associations en vue de l'envoi par ces dernières d'un envoi publicitaire relatif à un produit ou service pouvant correspondre à l'intérêt des sondés ou en vue de la radiation de leurs coordonnées de la base de données existante.

Er worden in totaal 1,55 miljoen gezinnen bevroegd. Tot hier toe ontving De Post 35.000 antwoorden. Nu is er dus een enquête lopende, zo veel is duidelijk.

Vragen over gebruik en publicatie van de vergaarde informatie, heb ik ondertussen beantwoord.

Meer dan negenhonderd bedrijven uit alle sectoren werden via een papieren mailing uitgenodigd om deel te nemen. Zodoende werden niet alle Belgische bedrijven en organisaties aangeschreven. De bijdrage die de bedrijven betalen om deel te nemen, variëren van 3.000 tot 21.000 euro, naargelang de hoeveelheid gegevens die zij krijgen. Alle mutualiteiten die door De Post zijn gekend, werden daarvoor gecontacteerd. Maar enkel de socialistische mutualiteiten – daarmee antwoord ik aan de heer Tommelein – zijn blijkbaar ingegaan op dat aanbod.

De totale investering aangaande de verzending van de vragenlijst, de terugsturing van de antwoorden, de verwerking van de antwoorden, de portkosten enzovoort, bedraagt 1,7 miljoen euro. Select Post betaalt de correcte prijs voor de verdeling van de onderzoeksformulieren aan De Post. De prijs stemt overeen met de marktprijs. Commerciële marktonderzoeksbureaus die gelijkaardige volumes onderzoeksformulieren versturen, betalen dezelfde portkosten aan De Post. Wat dat betreft, is er dus zeker geen sprake van bevoordeling.

Les concurrents de Select Post ont le même accès, aux mêmes conditions, au service universel de La Poste qui inclut la distribution des enquêtes. Les services prestés par Select Post doivent être qualifiés de services commerciaux et non postaux. Ils n'entrent donc pas dans le champ d'application du nouvel article 11bis de la proposition de la troisième directive postale.

Zoals aangegeven op de vragenlijst worden de ingezamelde gegevens verkocht aan bedrijven en verenigingen, die deze informatie gebruiken voor mailings voor een product of dienst, of om consumenten uit bestaande databanken te schrappen.

Le questionnaire a été adressé à 1,55 million de ménages au total. La Poste a reçu à ce jour 35.000 réponses mais l'enquête est loin d'être terminée.

Un mailing papier a été envoyé à plus de neuf cents entreprises de tous les secteurs pour les convier à participer. Toutes les entreprises belges n'y ont donc pas été invitées. La cotisation versée par les entreprises participantes oscille entre 3.000 et 21.000 euros en fonction de la quantité d'informations dont elles souhaitent disposer.

La Poste a convié à participer toutes les mutuelles dont elle connaît l'existence. La Mutualité Socialiste est la seule mutuelle qui a répondu à cette invitation.

L'investissement total – envoi du questionnaire, renvoi des réponses, leur traitement, les frais postaux – revient à 1,7 million d'euros. Select Post paie le prix normal du marché pour la distribution des formulaires. Les bureaux d'études commerciaux qui envoient des quantités analogues acquittent le même montant. Par conséquent, il n'est nullement question de concurrence déloyale ni de favoritisme.

De concurrenten van *Select Post* hebben dezelfde toegang tot de universele dienstverlening van De Post, dus ook tot de uitreiking van enquêteformulieren. De diensten van *Select Post* zijn commercieel en vallen dus niet onder de toepassing van de derde postrichtlijn.

De verwachte inkomsten uit de commercialisering van de gegevens die verzameld worden uit deze vragenlijst, bedragen op jaarbasis 832.000 euro.

Les recettes escomptées s'élèvent à 832.000 euros par an.

Pour répondre aux questions plus spécifiques, notamment de Mme Gerkens, l'objet du quatrième contrat de gestion entre l'État et La Poste est de régler les modalités d'exécution des tâches que La Poste assure en vue d'exécuter ses missions de service public. Il ne porte pas sur les activités commerciales de La Poste.

De vierde beheersovereenkomst tussen de Staat en De Post strekt ertoe de nadere regels voor de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst van De Post vast te stellen en slaat niet op haar commerciële activiteiten.

Le bénéfice financier escompté par La Poste à la suite de la commercialisation des données est une information confidentielle.

Welke winst De Post uit die operatie hoopt te halen, is vertrouwelijke informatie.

La "business unit" Select Post paie un prix de transfert adéquat pour tous les services, comme la distribution de son enquête prestée par La Poste pour la "business unit" Select Post. Le financement du service universel de La Poste n'est pas affecté par le projet Select Post.

Select Post betaalt passende verrekenprijzen voor alle geleverde diensten, bijvoorbeeld voor het bussen van de enquête door De Post. De financiering van de universele dienstverlening van De Post komt door het *Select Post*-project niet in het gedrang.

Ten slotte was er nog de specifieke vraag van de heer De Padt. Met uitzondering van de Nationale Loterij en haar kanalisatieplicht valt het beleid inzake kansspelen onder de bevoegdheid van de minister van Justitie. Daarin worden bepaalde activiteiten zoals sportweddenschappen en casino's toegelaten, net zoals het maken van reclame daarvoor. Deze twee luiken van het beleid hebben steeds bestaan en niets belet De Post om binnen haar commerciële activiteiten deel te nemen aan de markt voor reclame van sportweddenschappen, en dergelijke, zoals die onder de bevoegdheid van de minister van Justitie valt.

La ministre de la Justice est compétente pour la politique en matière de jeux de hasard. Les paris sportifs et les casinos sont autorisés, ainsi que la publicité à ce sujet. Rien n'empêche La Poste de participer à ce marché publicitaire dans le cadre de ses activités commerciales.

La Poste a finalement conclu des accords avec les différentes entreprises qui ont mis à sa disposition des fichiers reprenant les coordonnées des personnes qui ont accepté de recevoir ce type de communication. Elle a également utilisé certaines données provenant de son service Mutapost, lorsque le consentement des personnes concernées quant à un tel usage avait été obtenu.

De Post heeft overeenkomsten gesloten met diverse bedrijven, die bestanden met de gegevens van personen die ermee hebben ingestemd dergelijke zendingen te ontvangen ter beschikking van De Post hebben gesteld. Zij heeft eveneens gebruik gemaakt van bepaalde gegevens die afkomstig zijn van haar dienst *Mutapost*, wanneer de betrokken personen met een dergelijk gebruik hadden ingestemd. De Post heeft erop toegezien dat de wet ter bescherming van de privacy zou worden nageleefd en dat *Select Post*, net als zijn potentiële concurrenten, aan De Post de marktprijs zou betalen voor de terbeschikkingstelling van de *Mutapost*-gegevens.

La Poste a, de manière générale, veillé à ce que la loi relative à la protection de la vie privée soit respectée, en ce compris le principe du respect des finalités de traitement des données. La "business unit" Select Post, comme ses concurrents potentiels, paie le prix du marché de La Poste pour la mise à disposition des données Mutapost.

Voilà les réponses aux questions fragmentées de cinq membres de la Chambre.

15.07 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, wat uw laatste opmerking betreft, ik vind het nogal eigenaardig dat u, als iemand die propageert dat hij aandacht heeft voor ethiek, ermee akkoord gaat dat een overheidsbedrijf de mensen in staat stelt om publiciteit te ontvangen over, bijvoorbeeld, casino's. U weet dat gokverslaving een belangrijk probleem is in onze maatschappij. Ik vind het eigenaardig dat een minister of een staatssecretaris geen problemen heeft met het feit dat De Post, als overheidsbedrijf, waarin de Belgische Staat dus participeert, zonder meer mensen in staat stelt promotiebrochures – want daarover gaat het – over casino's te ontvangen. Ik heb moeilijkheden met die opstelling. Ik kan begrijpen dat andere, louter commercieel ingestelde bureaus, daarnaar onderzoek zouden doen, maar ik heb een aantal ethische vragen, als het uitgaat van een instelling die van de Belgische Staat jaarlijks 300 miljoen euro subsidies krijgt.

15.08 Valérie Déom (PS): Monsieur le secrétaire d'État, vous avez répondu très précisément à toutes les questions. Cela nous inquiète car, en effet, vous avez considéré que nous nous trouvons dans un créneau tout à fait logique et, en tout cas, que nous ne sommes pas en opposition à l'objet social ou au contrat de gestion.

Effectivement, les données seront revendues à des sociétés privées mais La Poste respecte, en termes de sources, les dispositions relatives à la protection de la vie privée et, en termes d'utilisation, les règles d'utilisation des données à caractère personnel. Certes, nous sommes peut-être dans la légalité, c'est vous qui le dites. Néanmoins, on peut s'interroger sur l'opportunité et sur le caractère éthique ou socialement responsable de La Poste de réaliser et de mettre ce type d'études sur le marché.

Je pense qu'il y a une disproportion entre les objectifs de La Poste et l'étude telle qu'elle a été réalisée.

15.09 Muriel Gerkens (ECOLO): Mes réactions rejoignent celles de mes collègues. Je voudrais insister sur le fait que le citoyen recevant un courrier d'une entreprise qui utilise le nom de Select Post pour s'adonner à une activité commerciale a l'impression de recevoir un courrier de La Poste et pas d'une firme ayant un lien avec cette dernière. Il y a un abus dans l'utilisation du nom de La Poste.

Maintenant, que peut-on faire en termes de protection de la vie privée et que peut faire le citoyen? J'ai organisé ce mois-ci des dizaines de séances d'information sur la libéralisation du marché de l'électricité. Les contrats des fournisseurs indiquent tous en petites lettres que les données collectées pourront être utilisées par d'autres sociétés sauf refus explicite et formel du citoyen concerné. Les gens ne sont pas au courant, ils ne lisent pas ces clauses et ne savent pas que leurs données sont automatiquement vendables sauf opposition de leur part. Nous avons donc un organisme appelé La Poste qui utilise un nom voisin pour réaliser une enquête et qui prétend que les règles sont respectées puisque les personnes gardent la possibilité de s'opposer et que cette société paie La Poste pour la distribution, qu'elle n'est pas privilégiée. Néanmoins, je crois qu'il y a abus de confiance et que le lien privilégié qui s'est créé entre La Poste et les citoyens belges a été exploité.

Cela m'inquiète. Le contrat de gestion de La Poste devrait interdire

15.07 Guido De Padt (VLD): J'estime que la dernière remarque est déplacée dans la bouche d'une personne qui attache de l'importance à l'éthique. J'estime inopportun qu'une entreprise publique comme La Poste, qui reçoit chaque année des subventions à concurrence de 300 millions d'euros, permette la diffusion de publicités pour des casinos.

15.08 Valérie Déom (PS): Het verontrust ons dat u het logisch vindt dat die gegevens worden doorverkocht aan particuliere vennootschappen voor zover De Post de wettelijke bepalingen betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer maar naleeft. Het is maar de vraag of het ethisch verantwoord is dat De Post dergelijke enquêtes verricht.

15.09 Muriel Gerkens (ECOLO): Ik wil erop wijzen dat de burger die een schrijven ontvangt van een bedrijf dat zich, onder de naam *Select Post*, met commerciële activiteiten inlaat, de indruk heeft dat het om een brief van De Post gaat. Er wordt dus misbruik gemaakt van de naam van De Post.

De mensen beseffen niet dat hun gegevens automatisch mogen worden doorverkocht, tenzij ze daartegen verzet aantekenen. Volgens mij is hier sprake van misbruik van vertrouwen, rekening houdend met de bevoorrechte band die tussen De Post en de Belgische burgers is gegroeid. De beheersovereenkomst van De Post zou moeten verbieden dat gebruik wordt gemaakt van de kleuren, het letterwoord en de

d'utiliser les couleurs, le sigle et le nom de La Poste pour des actions autres que la distribution du courrier ou les activités traditionnelles de La Poste. Sinon, il est impossible de faire comprendre aux gens que ce n'est pas La Poste qui réalise l'enquête mais Select Post.

naam van De Post voor andere dan de traditionele activiteiten van De Post.

15.10 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, ik blijf bij mijn standpunt. De vraag is immers of het wel opportuun is om aan ideologisch geïnspireerde organisaties zoals politieke partijen, vakbonden of ziekenfondsen de mogelijkheid te geven om dergelijke reclame te voeren. Indien effectief slechts één organisatie met een bepaald ideologisch karakter daarop inschrijft, moet men dit volgens mij met de nodige omzichtigheid benaderen.

15.10 Bart Tommelein (VLD): Est-il bien opportun de permettre à des organisations d'inspiration idéologique telles que des partis politiques, des syndicats ou des mutualités, de lancer de telles publicités? Même s'il n'y a qu'une seule organisation à caractère idéologique qui s'inscrit effectivement, il n'empêche que cette initiative doit être suivie avec toute la circonspection requise.

15.11 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, une réflexion: La Poste a utilisé une situation de quasi-monopole de relations de confiance pour obtenir des renseignements et sonder les citoyens. Il est exact que le citoyen pouvait y renoncer, mais quelques données paraissaient intéressantes.

15.11 François Bellot (MR): De Post die vrijwel over een monopolie beschikt waar het om haar vertrouwensrelatie met de bevolking gaat, gebruikt die situatie om inlichtingen te verzamelen en de burgers te bevragen. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer stelt dat elke persoon die ermee akkoord gaat vragen te beantwoorden, op elk ogenblik kan vragen van de lijst van deelnemers te worden geschrapt. Zal wie vraagt uit het bestand van De Post te worden geschrapt, eveneens automatisch uit de bestanden van alle andere eigenaars worden gewist? Het gaat hier om een door de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer opgelegde verplichting.

Une question encore. La Commission de la protection de la vie privée indique dans ses dispositions que toute personne qui a écrit pour marquer son accord à répondre aux questions peut à tout moment réécrire pour marquer son désir d'être retirée de la liste des participants. S'agira-t-il aussi d'un mécanisme de pyramide en ce sens que, dans le document de La Poste, il est bien noté qu'elle peut vendre le fichier et ainsi ne plus être responsable du contenu du message adressé par celui qui achète? La responsabilité sera donc prise par le détenteur du fichier puisqu'il a payé ces listings, ces profils. Dans ce cas, celui qui souhaite son retrait du fichier de La Poste verra-t-il aussi son nom effacé automatiquement des fichiers de tous les propriétaires? Seront-ils à même d'effacer l'adresse et les coordonnées de la famille? Il s'agit bien là d'une obligation imposée par la Commission de la protection de la vie privée.

15.12 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, ik zal nog een klein aantal bijkomende vragen beantwoorden.

15.12 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Il s'agit, en l'occurrence, d'une activité commerciale qui ne ressortit pas au service universel ordinaire de La Poste. Celle-ci doit s'armer contre la libéralisation du marché et la concurrence croissante. Nous devons sauvegarder 38.000 emplois. M. De Padt a évoqué les casinos, tandis que M. Tommelein s'est intéressé à des organisations d'inspiration idéologique. Toutes les mutuelles ont été invitées. Je n'ai quant à moi nullement été consulté à propos du contenu de

Ten eerste, ik wil zeer uitdrukkelijk zeggen dat het hier gaat om een commerciële activiteit van het bedrijf, wat niet valt onder de gedoteerde dienstverlening. De Post heeft zeker en vast het recht om dat te doen. Bovendien moet De Post zich ook wapenen tegen de negatieve gevolgen op korte termijn van de liberaliseringsdrang, die uit Europa komt. Ze moet zich wapenen tegen de concurrentie omwille ook van het vrijwaren van de werkgelegenheid van 38.000 werknemers.

De heren De Padt en Tommelein hadden het over de casino's en politiek geïnspireerde bedrijven. Ik heb geen inzage gehad in de enquête, vooraleer die werd verstuurd. Rekening houdend met de verschillende gevoeligheden had een enquête evenwel onmogelijk

gemaakt. Dat heeft op zichzelf niets met ethiek of grote woorden te maken. Ik denk dat De Post als bedrijf in ieder geval die vragen kan stellen, omdat het nu eenmaal deel uitmaakt van de samenleving. Wat de ziekenfondsen betreft, is iedereen in gelijke mate uitgenodigd om deel te nemen aan de activiteit en dan hangt het van het antwoord af van de betrokken of aangeschreven organisaties of zij er al dan niet bij zijn.

Mevrouw Gerkens, ik denk niet dat er sprake is van een "abus". Ik denk dat andere, soortgelijke bedrijven, die op het moment al in een gelijkaardige concurrentiepositie zijn, de bevolking kunnen bevragen op eenzelfde manier als hier is gebeurd. Wat dat betreft, is er geen sprake van een voordeel, een oneigenlijk voordeel, wat u suggereerde.

Ten slotte was er een vraag inzake de privacywetgeving. De Post en met name de business unit Select Post zal de Belgische wetgeving uiteraard naleven, inclusief de privacywetgeving met alle gevolgen van dien voor personen die op een later tijdstip hun naam en adres geschraapt willen zien. Het spreekt voor zich dat de wet op dat vlak zal worden gerespecteerd door die business unit.

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

16 Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de portvrijdom voor het blindenschrift" (nr. 13184)

16 Question de Mme Greet van Gool au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la franchise postale pour les cécogrammes" (n° 13184)

16.01 Greet van Gool (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, overeenkomstig artikel 22 van het KB van 12 januari 1970 houdende reglementering van de postdienst, genieten zendingen van blindenschrift portvrijdom.

Meerdere verenigingen hebben hun ongerustheid al geuit over het feit dat die dienstverlening wel eens onder druk zou kunnen komen te staan door het ontwerp van nieuwe Europese richtlijn op de postdiensten. U hebt eerder al geantwoord dat noch De Post, noch de regering bezwaar heeft tegen het behoud van de bestaande regeling en dat u er al bij de Europese Commissie op hebt aangedrongen dat de vrijmaking van de postmarkten portvrijdom op blindenpost niet mag hinderen.

U hebt mij een antwoord van de Europese Commissie bezorgd naar aanleiding van mijn vroegere schriftelijke vraag over dit onderwerp en daaruit blijkt dat ook de Europese Commissie dit standpunt genegen is, maar het ontwerp van richtlijn wil afwachten.

Graag vernam ik van u wat nu de stand van zaken in dit dossier is en of het ontwerp dat onlangs werd voorgelegd, nog steeds portvrijdom toelaat.

16.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mevrouw van Gool, het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van de richtlijn 97/67/EG met betrekking tot de volledige

l'enquête, mais s'il faut tenir compte de toutes les sensibilités, plus aucune initiative n'est possible. Cela n'a rien à voir avec l'éthique.

Que Mme Gerkens se rassure : il n'y a aucun abus. Des entreprises analogues pourraient interroger la population de cette manière. Il n'est nullement question d'avantage abusif ni de distorsion de concurrence.

Par ailleurs, la loi sur la protection de la vie privée sera effectivement respectée, ce qui implique également que chacun peut demander à chaque instant que son nom soit biffé.

16.01 Greet van Gool (sp.a-spirit): Depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 12 janvier 1970, les cécogrammes bénéficient de la franchise postale. Nombreux sont ceux qui craignent que la situation change en conséquence de la nouvelle directive européenne. Le secrétaire d'État a indiqué précédemment que ni La Poste, ni le gouvernement, ni la Commission européenne ne sont opposés au maintien de la franchise postale pour les cécogrammes, mais qu'il faut attendre la directive. Le projet de directive permet-il le maintien de la franchise postale?

16.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: La proposition du Parlement européen et du Conseil

voltooiing van de interne markt voor postdiensten in de Gemeenschap van 18 oktober 2006 voorziet erin dat artikel 12 van de huidige richtlijn zodanig wordt gewijzigd dat nu uitdrukkelijk wordt bevestigd dat de lidstaten een gratis postdienst voor blinden en slechthorenden mogen handhaven of invoeren.

Zoals eerder in de commissie gemeld, heb ik niet de intentie om de bestaande portvrijdom op de helling te plaatsen.

tendant à la modification de la directive 97/67/CE relative à l'achèvement du marché intérieur des services postaux au sein de la Communauté – une proposition qui date du 18 octobre 2006 – dispose que l'article 12 de la directive actuelle doit être modifié de sorte qu'il soit confirmé explicitement que les États membres sont tenus de maintenir ou d'instaurer un service postal gratuit pour les aveugles et les malvoyants. Je n'ai nullement l'intention de remettre en cause la franchise postale actuellement en vigueur.

16.03 Greet van Gool (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, uw antwoord, dat zeer goed is, zal zeker de verenigingen geruststellen.

16.03 Greet van Gool (sp.a-spirit): Je suis satisfaite de cette réponse qui ne manquera pas de rassurer les associations. L'arrêt royal restera-t-il d'application tel quel?

Ik heb nog een korte bijkomende vraag. Wil het zeggen dat u verder niets hoeft te doen en dat het koninklijk besluit van toepassing blijft of moet er opnieuw stappen worden ondernomen?

16.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Neen. Het koninklijk besluit blijft van toepassing.

16.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Oui.

16.05 Greet van Gool (sp.a-spirit): Dat is een hele geruststelling voor de verenigingen.

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

17 Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het voorstadsnetwerk rondom Antwerpen, meer specifiek station Luchtbal" (nr. 13185)

17 Question de Mme Greet van Gool au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le réseau ferroviaire suburbain autour d'Anvers et la gare de Luchtbal en particulier" (n° 13185)

*Voorzitter: Guido De Padt.
Président: Guido De Padt.*

17.01 Greet van Gool (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u weet wellicht dat Antwerpen, net als Brussel, met mobiliteitsproblemen te kampen heeft. De ochtend- en avondfiles worden elk jaar langer, wat niet goed is voor de economie noch voor de mobiliteit en evenmin voor het milieu. Niemand wordt er beter van.

17.01 Greet van Gool (sp.a-spirit): La ville d'Anvers est de plus en plus confrontée à des problèmes de mobilité. Pour Bruxelles, on a développé le Réseau express régional. À Anvers, l'infrastructure ferroviaire sera étendue par la mise en service du tunnel sous la gare d'Anvers-Central. La gare d'Anvers-Luchtbal pourrait à cet égard constituer un maillon important au nord d'Anvers, à l'instar de Berchem au sud.

Voor Brussel werd een Gewestelijk Expressnet uitgewerkt dat in uitvoering is en waarvan de komende jaren heel wat mag worden verwacht. Ook in Antwerpen is een uitbreiding van de treininfrastructuur gepland, met name door de ingebruikname van de tunnel onder Antwerpen-Centraal. Daardoor kan het spooraanbod van en naar Antwerpen worden verbeterd.

In het voorstadnetwerk ontbreekt echter nog een belangrijke schakel,

met name de noordelijke schakel,. Het station Luchtbal zou deze rol perfect kunnen vervullen.

Daarom heb ik een aantal vragen, specifiek over voornoemd station.

Zal Antwerpen-Luchtbal qua bediening ooit een zelfde statuut als Antwerpen-Berchem, dus een poort tot Antwerpen, krijgen? Wat zou daarbij de timing zijn?

Ten tweede, zal het station Luchtbal binnen afzienbare termijn worden opgeknapt tot een volwaardig station met regelmatige aansluitingen op tram en bus?

Ten derde, werd de verfraaiing van het stationsgebouw Luchtbal opgenomen in het investeringsprogramma voor de komende jaren? Mocht dat niet het geval zijn, kunnen er dan voor de reizigers maatregelen worden getroffen om de toestand in het station Luchtbal aangenamer te maken?

Ten vierde, wat is de bedieningsfrequentie van het station Luchtbal, in concreto inzake de verbindingen met Antwerpen-Centraal? Een belangrijke vraag in dat opzicht is of u een zicht hebt op de evolutie van de bediening op korte termijn, dat wil zeggen na de ingebruikname van de tunnel. Zijn er momenten in de latere toekomst waarop de bedieningsfrequentie drastisch zal worden aangepast? Nu ligt de frequentie immers heel laag.

Ten slotte, zijn er aanpassingen gepland om het station Luchtbal voor mensen met mobiliteitsbeperkingen toegankelijker te maken? Ik denk in dat opzicht niet alleen aan aanpassingen voor rolstoelgebruikers, maar ook aan de nodige, visuele en auditieve informatie, zoals looplijnen, perronhoogtes en zeker ook aan de installatie van liften.

17.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw van Gool, de stationsomgeving Luchtbal zit vervat in een stedenbouwkundige studie onder leiding van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Hierbij wordt veel aandacht besteed aan de ontsluiting van dit stedelijk gebied met openbaar vervoer. De NMBS heeft hieraan meegewerkt en geïnvesteerd in de oprichting van het nieuwe station Antwerpen Luchtbal. De verdere ontwikkeling van de stationsomgeving hangt af van de verkeersafwikkeling in de ruime omgeving. De NMBS-Holding verwacht van de stad Antwerpen en De Lijn een aantal concrete beslissingen zodat de stationsomgeving verder kan ontwikkeld worden.

Wat de nieuwe dienstregeling vanaf 11 december 2006 betreft, zijn er geen wijzigingen in het bedieningspatroon van Antwerpen Luchtbal. De huidige klokvast bediening bedraagt 1 trein per uur, stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen Centraal. Vanaf juli 2007 en verder zal er een klokvast bediening zijn van 2 treinen per uur, de stoptrein Roosendaal-Essen-Antwerpen Centraal, 1 trein per uur Noorderkempen naar Antwerpen Centraal en 1 trein per uur Essen-Antwerpen-Brussel. De timing van deze evolutie is onder meer afhankelijk van de planning van de infrastructuurwerken.

Om in Antwerpen Luchtbal een analoge bedieningsfrequentie zoals Antwerpen Berchem tot stand te brengen is praktisch niet realiseerbaar. Aan de zuidkant lopen er immers veel meer lijnen dan

La gare de Luchtbal fera-t-elle l'objet de travaux d'amélioration à court terme, dont des correspondances plus régulières avec les bus et les trams? Va-t-on investir, au cours des prochaines années, dans l'embellissement du bâtiment de la gare? Comment la gare sera-t-elle desservie après l'instauration du nouvel horaire? La fréquence de desserte sera-t-elle encore modifiée ultérieurement? La gare sera-t-elle rendue plus accessible aux personnes à mobilité réduite?

17.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: La gare d'Anvers-Luchtbal et ses environs font l'objet d'une étude d'urbanisation de la société de gestion Antwerpen Mobiel qui accorde une large importance à l'accessibilité de cette région aux transports en commun. La SNCB apporte sa collaboration à ce projet. Le développement futur des environs de la gare dépend de la fluidité de la circulation dans la périphérie. La SNCB attend un certain nombre de décisions concrètes de la ville d'Anvers et de la société De Lijn.

Lors de l'introduction des nouveaux horaires à partir du 11 décembre 2006, il n'y aura pas de modifications dans la desserte d'Anvers-Luchtbal. L'omnibus entre Roosendaal et Anvers Central sera le seul à s'y arrêter toutes les heures. À partir de juillet

aan de noordkant. Vandaar dat Antwerpen Berchem als station sterker is uitgebouwd. Wellicht zal dit in de toekomst zo blijven.

Alle binnenlandse reizigerstreinen die op deze lijnen naar Antwerpen Centraal rijden, bedienen ook Antwerpen Berchem. Ten noorden van Antwerpen lopen enkel de lijn 12 Roosendaal-Essen naar Antwerpen en de hogesnelheidslijn vanuit Nederland, geografisch via Antwerpen Luchtbal naar Antwerpen Centraal. Het aantal treinen dat er passeert zal sowieso veel kleiner zijn dan in Antwerpen Berchem.

Ten slotte, de perrons van de nieuwe stopplaats Antwerpen Luchtbal zijn van het hoge type, ze werden uitgerust met noppentegels voor blinden en zijn voorzien van sonorisatie. Voor de minder mobiele reizigers zullen op termijn roltrappen en liften naar de perrons langs de reizigerslijnen worden gebouwd. De trapkasten en liftschachten zijn hiervoor reeds voorzien.

17.03 Greet van Gool (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben alleszins blij dat er een verhoging zal zijn van de frequentie, zij het dan dat dit pas vanaf halverwege volgend jaar zal zijn. Een trein per uur is toch wel een minimum. Het is bovendien een stoptrein en de mensen moeten sowieso overstappen in Antwerpen Centraal.

Iets was mij niet zo heel duidelijk in uw antwoord. U zei dat er vanaf juli 2007 twee treinen per uur zouden komen. Met de treinen die u hebt opgesomd, kom ik echter aan drie treinen per uur.

17.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De verbinding Roosendaal-Essen-Antwerpen Centraal zou twee stoptreinen per uur hebben. Bovendien zijn er ook nog de lijn Noorderkempem-Antwerpen Centraal en de lijn Essen-Antwerpen-Brussel die elk een trein per uur zouden hebben. Dat zijn er dus vier.

17.05 Greet van Gool (sp.a-spirit): Dat is toch een belangrijke

2007, cet omnibus s'y arrêtera deux fois par heure. En outre, les trains de la ligne Noorderkempem-Anvers Central et Essen-Bruxelles s'y arrêteront une fois par heure. Le timing dépendra des travaux d'infrastructure.

Il est pratiquement impossible d'assurer la même desserte à la gare d'Anvers-Luchtbal et à la gare d'Anvers-Berchem. Les lignes sont effectivement plus nombreuses du côté sud que du côté nord et, par conséquent, beaucoup moins de trains passent à Anvers-Luchtbal. La situation ne changera probablement pas à l'avenir.

Les quais du nouvel arrêt à Anvers-Luchtbal sont de grande qualité et ont été équipés de dalles à pastille pour les malvoyants. Des escalators et des ascenseurs seront installés à l'avenir pour les voyageurs à mobilité réduite.

17.03 Greet van Gool (sp.a-spirit): Je me réjouis qu'à partir du mois de juillet 2007, un plus grand nombre de trains s'arrêteront à la gare d'Anvers-Luchtbal. Quatre trains y feront arrêt par heure au lieu d'un seul, ce qui constitue un progrès considérable.

Je me félicite également de l'amélioration de l'infrastructure de la gare. Des dalles avec relief ont effectivement déjà été placées mais les informations auditives laissent encore considérablement à désirer. La sécurité pourrait également être améliorée. L'éclairage est insuffisant et les escaliers sont dangereux et en mauvais état. Quand les ascenseurs et les escaliers roulants seront-ils installés?

17.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Je ne puis le dire à ce stade.

17.05 Greet van Gool (sp.a-

verbetering van de frequentie. Ik ben ook blij met de betere uitrusting of aankleding van het station. Het is een feit dat die noppentegels er al zijn. De auditieve informatie laat echter nog heel wat te wensen over. Qua veiligheid, het volgende. Zeker in de winter is het station 's morgens en 's avonds weinig verlicht. Bovendien is de metalen trap zeer gevaarlijk; zeker bij regenweer loopt men het risico eraf te schuiven. Een ander probleem is dat er weinig aankondigingen zijn. Als dit allemaal verbeterd wordt, ook al is het in de toekomst, is dat toch belangrijk.

Ik heb ook op dat vlak een bijkomende vraag. Hebt u enig zicht op de timing voor de verbetering van de toegankelijkheid en de installatie van de liften?

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

17.07 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Dat hebt u niet? Dan zal ik u daarover later misschien opnieuw ondervragen.

Ik blijf een beetje op mijn honger wat de verdere toekomst betreft. Ik heb er alle begrip voor dat men rekening moet houden met de capaciteit van de lijn en dat er in het station Luchtbal minder lijnen zijn dan in het station Berchem. Men moet echter niet alleen kijken naar de lijnen van de treinen. Zeker het station Luchtbal zou in de mobiliteitontsluiting van het ganse noorden van Antwerpen, ik denk dan niet alleen aan de Kempen en aan Kalmthout, maar ook aan Brasschaat en Ekeren, een rol kunnen spelen. Nu is het eigenlijk zo dat er een bus quasi voorbij het station Luchtbal rijdt. Die rijdt naar de omgeving van het Centraal Station waar de mensen dan moeten overstappen. Er is een enorme massa lijn- en andere bussen die rechtstreeks naar het centrum van Antwerpen rijdt. Als er echter een ontsluiting zou komen in het noorden, dan zou dat echt wel belangrijk zijn. De mensen kunnen dan vroeger overstappen. Dat maakt ook het verkeer in de stad heel wat lichter. Ik ben dus blij dat er ook overleg is met de stad en met De Lijn. Ik wil erop aandringen dat men dit ook verder zou doen, niet alleen voor de stationsomgeving, maar ook inzake de frequentie en de eventuele uitbouw van het station.

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

18 **Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fourniture d'électricité à la SNCB" (n° 13199)**
18 **Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de levering van elektriciteit aan de NMBS" (nr. 13199)**

18.01 **François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, la SNCB est l'un des plus importants consommateurs d'électricité en Belgique. Tout récemment, des entreprises industrielles se sont regroupées au sein d'une association qui a pour nom "Blue Sky" afin de lancer un appel d'offres pour l'achat d'électricité en grande quantité. La SNCB a-t-elle été contactée à cette occasion? Si ce n'est pas le cas, entre-t-il dans ses intentions de contacter ce consortium d'acheteurs afin de faire profiter l'entreprise des prix les plus réduits?

spirit): Je ne suis toutefois pas totalement satisfaite. Je comprends que par rapport à Anvers-Berchem, un moins grand nombre de lignes transitent à Anvers-Luchtbal, mais la gare pourrait jouer un rôle dans le désenclavement de l'ensemble de la région située au nord d'Anvers. Actuellement, de nombreuses lignes de bus relient les environs d'Anvers-Luchtbal au centre d'Anvers. Si un plus grand nombre de trains s'arrêtaient à Anvers-Luchtbal, le trafic diminuerait en ville.

17.07 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Je me félicite de la concertation organisée entre la SNCB, l'administration de la ville et *De Lijn*. Cette concertation ne devrait toutefois pas porter uniquement sur les abords de la gare mais également sur la desserte et le développement de celle-ci.

18.01 **François Bellot** (MR): De NMBS is een van de grootste elektriciteitsafnemers van België. Onlangs hebben een aantal bedrijven zich verenigd in Blue Sky, om op die manier samen een offerteaanvraag te doen voor de aankoop van grote hoeveelheden

elektriciteit.

Werd ook de NMBS hiervoor gevraagd? Zo neen, zal de NMBS dat consortium van grote stroomverbruikers zelf contacteren?

18.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Bellot, Infrabel est représentée au sein de la Febeliec (Fédération des grands consommateurs industriels d'énergie). Ce groupe exerce plusieurs activités visant à évaluer le marché de l'énergie et, éventuellement, à le corriger. La méthode consiste principalement en un travail de lobbying sur différents plans - régional, fédéral et européen. En tant que groupe, il ne prend aucune initiative commune vis-à-vis des producteurs et des "traders".

Sept membres importants de la Febeliec ont créé "Blue Sky" de leur propre initiative. Au nom de ces membres, cette organisation sonde les opportunités du marché en fonction de leur profil de consommation globale. Infrabel a pris contact en vue d'une éventuelle collaboration, mais elle n'a rien pu obtenir de plus qu'un refus poli. En effet, son profil de consommation n'est pas suffisamment attrayant pour impliquer une gestion de portefeuille. Les pics de consommation du matin et du soir constituent un obstacle important à l'octroi de contrats avantageux.

Dans le passé, plusieurs contacts ont été noués avec diverses entreprises dans le but de sceller une collaboration éventuelle sur le plan de l'achat d'énergie. Les discussions se sont chaque fois interrompues au moment où fut évoqué le profil de consommation. Le discours serait tout autre si les charges étaient interruptibles. Il n'est cependant pas réaliste d'interrompre partiellement ou totalement le trafic ferroviaire en fonction de facteurs ultimes.

18.03 François Bellot (MR): Je vous remercie. Il me semble que j'avais déjà posé cette question à vos prédécesseurs, qui avaient répondu que le profil de consommation de la SNCB était particulièrement défavorable au point d'aboutir à une augmentation du coût des dépenses énergétiques en électricité.

La SNCB doit étudier un système qui pourrait lui apporter des consommateurs venant quelque peu aplanir sa courbe en remplissant le creux entre les deux pics. C'est possible puisque des industriels le font.

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

19 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la politique immobilière de La Poste" (n° 13201)

19 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "het vastgoedbeleid van De Post" (nr. 13201)

19.01 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, cette question porte sur la politique immobilière de La Poste. La Poste envisage la fermeture de plusieurs bureaux de poste et le remplacement par des points poste.

18.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Blue Sky peilt de markt op grond van het globale verbruiksprofiel van de deelnemende bedrijven. Infrabel heeft met Blue Sky gepraat, maar werd beleefd afgewimpeld. Het verbruiksprofiel van Infrabel is immers niet aantrekkelijk voor een portefeuille, wegens de piek in het verbruik die elke ochtend en avond optreedt. De NMBS heeft in het verleden al contacten gehad met diverse bedrijven, maar telkens liepen de gesprekken stuk op het verbruiksprofiel. De kaarten zouden helemaal anders liggen als het stroomverbruik onderbroken zou kunnen worden, maar het is niet echt realistisch om het spoorverkeer te onderbreken ter wille van het juiste verbruiksprofiel.

18.03 François Bellot (MR): De NMBS moet verbruikers zoeken die de curve kunnen afplatten, die het dal tussen twee pieken kunnen opvullen.

19.01 François Bellot (MR): Zal De Post de gebouwen verkopen waarvan zij eigenaar is en waarin postkantoren zijn gevestigd die

Il apparaît qu'un certain nombre de ces bureaux sont la propriété de La Poste. Par ailleurs, pour les bureaux existants, la propriété échappe parfois à celle-ci.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'apporter les précisions suivantes:

- La Poste va-t-elle mettre en vente les bâtiments qui accueillent les bureaux de poste qui seront prochainement fermés?
- La Poste envisage-t-elle de réaliser des opérations de "sale and lease back" sur les bureaux de poste maintenus?
- La Poste envisage-t-elle la réalisation de zones de stationnement à côté de ses points d'accès pour renforcer et améliorer la qualité de contact avec la clientèle?

19.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Bellot, en ce qui concerne votre première question, je peux vous répondre que si le bâtiment n'est occupé que par l'activité du bureau de poste "retail" qui ferme et que La Poste n'a pas de besoin particulier d'occuper ultérieurement ce bâtiment pour d'autres activités, celle-ci le mettra en vente.

La Poste m'a informé que, pour l'instant, elle n'avait pas de projet concret pour organiser des opérations de "sale and lease back" sur les bureaux de poste. Mais rien ne l'empêche d'étudier cette possibilité.

L'amélioration de la qualité du contrat avec la clientèle est un paramètre qui est repris dans chacun des nouveaux projets d'aménagement. La maximalisation des zones de stationnement est, dès lors, analysée systématiquement en fonction de l'environnement et des possibilités locales.

19.03 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je pense que plusieurs bureaux de poste sont en plein centre-ville, quelle que soit la ville. Je connais les principes de l'autonomie communale mais La Poste ne devrait-elle pas avoir une approche identique à l'égard de l'ensemble des administrations communales pour tenter de voir comment résoudre ce problème de stationnement? Il faut que l'on puisse savoir s'il y a des places réservées à la clientèle de La Poste.

Nous rentrons là dans des principes qui dépendent de l'autorité communale et de son autonomie. Mais il serait peut-être judicieux qu'il y ait une démarche générale et unique à l'égard des administrations communales pour proposer des solutions en nombre très limité et pour que le citoyen, quel que soit le bureau de poste où il se présente, sache qu'il y a quelques facilités de stationnement.

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

20 Question de Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'application du quatrième contrat de gestion entre l'État et La Poste" (n° 13223)

20 Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de uitvoering van de vierde

binnenkort zullen worden gesloten? Overweegt De Post sale and lease back-operaties voor de gehandhaafde postkantoren? Zal zij in parkeerzones voorzien naast de kantoren om een en ander klantvriendelijker te maken?

19.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Als De Post het niet echt nodig acht om het desbetreffende gebouw later voor andere activiteiten te gebruiken, zal zij het verkopen.

Momenteel heeft De Post geen concrete plannen voor *sale and lease back*-operaties voor de postkantoren. Niets belet echter dat die mogelijkheid wordt onderzocht.

Naargelang van de omgeving en de plaatselijke mogelijkheden wordt stelselmatig onderzocht op welke manier in zoveel mogelijk parkeergelegenheid kan worden voorzien.

19.03 François Bellot (MR): Zou De Post niet moeten kiezen voor eenzelfde demarche ten aanzien van de gemeentebesturen, waarbij in een zeer beperkt aantal oplossingen zou worden voorzien, opdat de burgers zouden weten dat er parkeergelegenheid is, ongeacht waar het postkantoor zich bevindt?

beheersovereenkomst die werd gesloten tussen de Staat en De Post" (nr. 13223)

20.01 **Valérie Déom** (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je ne vous interrogerai pas – quoique - sur la réduction des services de La Poste et sur la fermeture prochaine de 277 nouveaux bureaux. Vous avez déjà été à de nombreuses reprises interrogé à ce sujet et les réponses données ont malheureusement tendance à se répéter.

Aussi, pour prendre les choses sous un autre "angle d'attaque", je vous interrogerai plutôt, au vu de l'actualité récente, sur certains points précis du contrat de gestion. Selon l'article 6 dudit contrat, "La Poste est chargée d'assurer le rôle social du facteur, plus particulièrement envers les isolés et les démunis". La fermeture de nombreux bureaux et l'emploi de plus en plus généralisé de personnes extérieures à La Poste (caissières de grandes surfaces, pompistes et autres) permettent-ils d'assurer cette mission imposée par le contrat de gestion? Et si l'on peut objectivement constater une diminution des tâches de service public et donc conjointement une diminution des charges en découlant, l'État ne pourrait-il pas demander un nouveau calcul de son intervention financière, comme mentionné à l'article 13 du contrat de gestion?

Dans un même ordre d'idées, monsieur le secrétaire d'État, l'article 14 indique que La Poste s'engage à consacrer annuellement 2% des traitements et salaires à une formation de qualité pour son personnel; les tiers ou personnes extérieures travaillant dans les points poste ou les points de vente sont-ils compris dans le qualificatif "personnel de La Poste"?

Le site internet de La Poste mentionne à ce sujet que "la société entend avoir de solides garanties sur le plan de la qualité et du professionnalisme des prestations et qu'en conséquence le personnel du partenaire sélectionné bénéficie d'un programme de formation complet, dispensé dans le centre de formation – je ne l'invente pas – "Post Academy". J'ignore si le personnel formé chante en travaillant mais il me semble que ces 2% devraient être revus à la hausse vu le nombre de personnes extérieures devant être formées dans un avenir proche.

En outre, l'article 6, auquel j'ai déjà fait référence précédemment, impose l'obligation pour La Poste de donner l'information adéquate au public à la demande de l'autorité compétente via le ministre dont relève La Poste. Donc, monsieur le secrétaire d'État, si vous demandez, comme moi et de nombreux parlementaires vous le réclament depuis longtemps, les raisons "chiffrées" des décisions de fermeture des bureaux de poste, La Poste est vraisemblablement obligée de nous fournir ces explications.

Or, il y a quelques mois, je vous interrogeais à ce propos; je vous demandais des chiffres et vous vous étiez engagé à nous les fournir par écrit. Vous avez en effet fourni une réponse mais qui ne contenait aucun critère objectif et aucun chiffre demandé.

Enfin, monsieur le secrétaire d'État, permettez-moi encore une petite remarque. Vous avez déclaré en séance plénière avoir reçu la liste des bureaux fermés le lundi 14 novembre. Si le ministre ou le secrétaire d'État compétent reçoit si tardivement les informations, je

20.01 **Valérie Déom** (PS): Kan de postbode zijn sociale rol ten aanzien van de alleenstaanden en kansarmen, zoals bepaald in artikel 6 van het beheerscontract, blijven vervullen als men steeds vaker een beroep wenst te doen op personen van buiten De Post? Indien de opdrachten van openbare dienstverlening worden teruggeschroefd, kan de Staat overeenkomstig artikel 13 een herberekening van zijn financiële tegemoetkoming vragen?

Volgens artikel 14 moet De Post twee procent van de wedden en lonen aan de vorming van haar personeel besteden. Worden de derden (of externen) voor de toepassing van dat artikel als personeelsleden van De Post beschouwd? Moet dat percentage niet stijgen, nu er meer extern personeel wordt aangetrokken?

Artikel 6 van het beheerscontract legt de correcte voorlichting van het publiek op. Geldt dat ook voor de verplichting om de beslissing om postkantoren te sluiten met cijfermateriaal te rechtvaardigen? Uw antwoord op mijn jongste vraag ter zake staafde u met geen enkel objectief criterium of cijfergegeven.

Tot slot, indien de minister de lijst met de betrokken kantoren slechts op 14 november krijgt, zou het me sterk verbazen dat de burgemeesters van de kleine gemeenten drie maanden voor de sluiting op de hoogte kunnen worden gebracht.

trouweris étonnant que les bourgmestres de petites communes soient réellement prévenus avant la décision.

20.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Merci, madame Déom. Je vais vous répondre en néerlandais, vu que votre question est assez récente.

De sociale rol van de postbode is inderdaad een belangrijk gegeven. De Post zet zich hiervoor terdege in. Deze rol heeft in essentie te maken met de postman-uitreiker. De dichtheid van het kantoor in het werk is een afzonderlijke aangelegenheid waarvoor specifieke regels in het beheercontract zijn vastgelegd. Het aanpassen van het kantorennet met een samenwerking met externe partners heeft onder meer als doel de klantentevredenheid en toegankelijkheid te verhogen, iets wat ik in de praktijk inderdaad vaststel.

De regels met betrekking tot de vergoeding van de openbare diensten die De Post presteert voor de Staat, zijn vastgelegd in artikel 13 van het beheercontract. De financiële tussenkomst van de Staat is berekend op basis van de reële kosten die volgens de analytische boekhouding van De Post aan deze taken moeten worden toegerekend en houdt tevens rekening met de opbrengsten, eigen aan die taken.

Een aanpassing van het bedrag is voorzien volgens de regels van artikel 20, §5 van het vierde beheerscontract. Dat luidt: "Indien de inhoud of voorwaarden van uitvoering van de taken van openbare dienst van De Post in vergelijking met de inhoud en de voorwaarden van deze taken, zoals deze door De Post worden uitgevoerd op datum van inwerkingtreding van deze overeenkomst, in de loop van dit beheerscontract veranderen, of indien zich een betekenisvolle ontwikkeling voordoet in de niet door De Post beheersbare kosten, zullen de partijen gezamenlijk onderzoeken of en in welke mate dit een aanpassing van het volgens in punt 2 bepaalde bedrag van de financiële tussenkomst van de Staat vereist opdat deze gelijke tred zou houden met de onderliggende reële kosten". Zo luidt deze verschrikkelijke paragraaf, althans voor de vertalers.

Ik benadruk evenwel dat de openbare diensttaken die De Post verplicht is te leveren en die overeenkomstig deze bepaling worden vergoed, onverminderd dienen te worden uitgevoerd en dat de instandhouding van dat netwerk niet door de Staat wordt vergoed. De 2%-regel viseert alle typeopleidingen voor het statutair en contractueel personeel en is niet alleen bedoeld voor het personeel dat in postkantoren is tewerkgesteld.

Het gaat hier inderdaad over intern personeel. Bij de inschakeling van postwinkels in haar netwerk voor het aanbod van postdiensten, biedt De Post een uitgebreide opleiding aan, met het oog op een harmonieuze integratie van de postwinkels in het aanbod.

Voor het personeel van de postpunten werd in een doorgedreven basisopleiding van twee dagen voorzien, gevolgd door een test op het vlak van kennis van systemen en procedures. Daarnaast is er een telefonische helpdesk ter beschikking, in geval van punctuele problemen, en wordt het personeel van de postpunten op gezette tijdstippen online bevraagd over de werking van de systemen, hun

20.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Vermits uw vraag eerder recent is, zal ik in het Nederlands antwoorden.

Le rôle social du facteur est capital, et La Poste y est bien attentive. Le contrat de gestion contient des dispositions spécifiques relatives à la densité du réseau postal. Le réaménagement de ce réseau a pour but d'améliorer l'accessibilité ainsi que la satisfaction de la clientèle.

L'intervention financière de l'État pour les missions de service public assurées par La Poste est calculée en fonction des coûts réels et tient compte des recettes de ces missions. Si les conditions relatives à l'exercice de ces missions changent, les parties concernées doivent examiner conjointement l'éventualité d'une révision de l'intervention financière. Je tiens cependant à souligner que les missions de service public que La Poste est tenue de mettre en œuvre et pour lesquelles elle bénéficie d'une indemnité conformément à cette disposition du contrat, doivent être assurées dans leur intégralité, et que le maintien du réseau ne fait pas l'objet d'un financement par l'État.

La règle des 2 % s'applique à toutes les formations-type qui sont destinées au personnel statutaire et contractuel mais qui ne sont pas destinées exclusivement au personnel des bureaux de poste. La Poste proposera une formation complète lorsqu'elle intégrera ses magasins postaux au sein de son réseau. Le personnel des points poste bénéficiera d'une formation de base poussée de deux jours, suivie d'un test. Un help desk téléphonique sera en outre mis en place et le personnel sera interrogé en ligne à intervalles

operationele tevredenheid, de processen, enzovoort. Tevens is er een ploeg die op regelmatige basis controles uitvoert in de postpunten en die het personeel van de punten begeleidt bij het behoud van de kwaliteitsvolle uitvoering van de dienstverlening.

Ten slotte, artikel 6 heeft betrekking op het verspreiden van informatie van diverse overheidsinstellingen naar de burgers, bijvoorbeeld het verspreiden van folders over belastingaangelegenheden, de vogelgriep, enzovoort. Ik benadruk evenwel dat De Post, conform de met mij gemaakte afspraken, tijdig zal communiceren met het lokale bestuur en de klanten van het betrokken postkantoor, als tot een hergroepering zal worden overgegaan. Ik dien ook te herhalen dat voorafgaandelijk aan de hergroepering in principe een postpunt geopend zal zijn en dat er minstens één postkantoor per gemeente beschikbaar blijft.

Ik zal deze laatste zin even opnieuw formuleren: ik dien te herhalen dat voorafgaandelijk aan de hergroepering een postpunt geopend zal worden en dat er minstens één postkantoor per gemeente beschikbaar blijft.

réguliers au sujet du fonctionnement des systèmes, de leur degré de satisfaction dans l'exercice de leurs fonctions, etc. Une équipe sera mise à contribution pour contrôler les points poste et accompagner le personnel pour l'aider à proposer des services à la clientèle de qualité.

L'article 6 du contrat de gestion traite de l'information diffusée par les divers organismes publics, - par exemple les dépliants sur les impôts ou la grippe aviaire.

J'ai passé avec La Poste un accord aux termes duquel elle communiquera en temps voulu avec les pouvoirs locaux et les clients des bureaux de poste concernés lorsqu'un regroupement sera planifié. Avant qu'il soit procédé à un tel regroupement, un point poste sera ouvert. En outre, un bureau, au moins, par commune subsistera.

20.03 Valérie Déom (PS): Monsieur le secrétaire d'État, en ce qui concerne les 2%, j'ai lu comme vous le contrat de gestion; on peut se demander si 2% seront suffisants, vu la nécessité de remplacer chaque bureau par un point poste.

20.03 Valérie Déom (PS): Zal 2 procent voor de opleiding wel volstaan ?

Ensuite, par rapport à l'article 6 que nous avons quelque peu extrapolé et au rappel que vous avez fait à la fin de votre réponse, j'ai une demande très précise. Dans la presse, le porte-parole de La Poste a clairement indiqué que chaque bureau sera remplacé par un point poste. On ne doit donc même plus croire ce que La Poste affirme dans la presse, même si c'est repris entre guillemets!

De Post beloofde in de pers de gesloten postkantoren door PostPunten te vervangen. Gaat het om een onherroepelijke verbintenis?

Ik kreeg graag de timing voor de sluitingen en de vervangingen in de provincie Namen.

20.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Je répète qu'il y aura certainement un point poste opérationnel avant le regroupement des bureaux.

20.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Vooraleer de postkantoren kunnen worden gehegroepeerd, moet eerst een PostPunt operationeel zijn.

20.05 Valérie Déom (PS): S'il en est ainsi, sachant qu'un certain nombre de fermetures de bureaux de poste sont prévues, en tout cas dans la province de Namur, et que ces bureaux seront remplacés par des points poste, pourrais-je recevoir par écrit un calendrier de ces fermetures avec le remplacement exact par les points poste? On n'ouvre pas un point poste en claquant des doigts! Les choses ont dû être mises au point. Quel type de point poste remplacera les bureaux dont on annonce déjà la fermeture en province de Namur?

20.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: J'ai déjà répondu à ce sujet en séance plénière et en commission. Cependant, les questions reviennent toujours. Je ne sais pas comment résoudre ce problème!

J'ai déjà dit que nous avons besoin d'un point poste avant la fermeture d'un bureau de poste. Dès lors, des négociations sont indispensables avec des fournisseurs, comme Carrefour, Delhaize ou d'autres grands distributeurs. Toute une procédure est nécessaire pour obtenir les garanties que les candidats seront aptes à organiser ce point poste. À la fin de ces négociations, un nouveau point poste pourra devenir opérationnel: ce n'est qu'à ce moment seulement qu'il pourra être question de la fermeture d'un bureau de poste.

Ainsi, ni moi ni La Poste ne pouvons, à ce stade-ci, vous fournir un calendrier: personne ne connaît le moment de la finalisation de toutes ces négociations dans les communes concernées. C'est impossible de vous fournir cette liste.

Il est vrai que La Poste avait indiqué disposer d'une liste de 277 bureaux de poste susceptibles d'être fermés durant la période de février ou mars 2007. Mais une fois encore, aucune fermeture n'aura lieu sans création préalable d'un point poste.

20.07 Valérie Déom (PS): Monsieur le secrétaire d'État, si je vous comprends bien, il n'existe aucun réel planning de fermeture. On annonce des fermetures, mais il est garanti qu'aucune ne se fera sans être remplacée par un point poste. Il n'y a pas de planning de fermeture?

20.08 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Il existe un planning de fermeture: les 277 bureaux sont clairement mentionnés sur une liste. Tout dépend encore des négociations avec les divers candidats pour organiser un point poste avant qu'un bureau de poste ne puisse être décrété fermé à la date du 25 février ou du 31 mars. C'est normal car tous les candidats sont sur un pied d'égalité pour l'organisation d'un tel point poste. Sans cela, on agit en contradiction avec la loi.

20.09 Valérie Déom (PS): Oui, tout à fait! À cet égard, je réagis à un tout autre niveau. J'estime que La Poste ferait bien d'améliorer sa communication avec les citoyens. En effet, l'inquiétude du citoyen est de voir son bureau de poste fermé. Et lorsqu'il demande d'autres informations à La Poste, il est reçu, sauf à insister ou à moins de disposer de relais, quasi de la même manière que...

20.10 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Ce sont des débats plus symboliques. J'ai déjà dit à plusieurs reprises que ce n'est pas parce que nous avons un point poste que le service à la clientèle va diminuer. Ce n'est pas du tout le cas. En effet, les points poste seront organisés dans les magasins Carrefour, les Delhaize, où la population est plus régulièrement présente et ce, pendant des heures d'ouverture 20% supérieures aux plages horaires normales des bureaux de poste. Mais j'ai déjà répondu à ce sujet au cours des différentes séances.

20.11 Guido De Padt (VLD): Zal men aangetekende brieven kunnen versturen via de postpunten?

20.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Wat de timing betreft, herhaal ik dat een selectieprocedure loopt voor alle kandidaten voor de inrichting van een PostPunt. Een postkantoor wordt pas gesloten eens de onderhandelingen achter de rug zijn en de plaats van het PostPunt gekend is. In de huidige stand van zaken kan ik dus onmogelijk de gevraagde data meedelen!

20.09 Valérie Déom (PS): De Post zou hoe dan ook beter moeten communiceren ten aanzien van een publiek dat alleen begrijpt dat zijn postkantoor dichtgaat.

20.10 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De dienstverlening in een PostPunt is niet noodzakelijk beperkter, wel integendeel: zo zijn de openingstijden van de supermarkten 20 procent ruimer dan die van de postkantoren.

20.11 Guido De Padt (VLD): Sera-t-il également possible d'expédier un envoi en recommandé dans un Point

Poste?

20.12 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ja, aangetekende brieven kunnen via de postpunten zowel verstuurd als afgehaald worden.

20.13 **Guido De Padt** (VLD): Mijn vraag was dus gebaseerd op een foutieve mededeling van de secretaris.

20.14 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: 80% tot 90% van de diensten van de huidige postkantoren zal ook in de postpunten aangeboden worden.

20.14 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Oui, les Points Poste proposeront 80 à 90 % des services classiques de La Poste.

Je répète en français: pour une lettre recommandée, on peut aussi passer par le point poste. Entre 80 et 90% des services seront disponibles dans les points poste.

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

21 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "aanwervingen bij overheidsbedrijven" (nr. 13227)**

21 **Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les recrutements au sein des entreprises publiques" (n° 13227)**

21.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, deze vraag is voor een deel gebaseerd op datgene wat er zich de voorbije dagen bij Volkswagen Vorst heeft afgespeeld en ook op het feit dat ik daarmee als politicus en mens bijna dagelijks geconfronteerd wordt, omdat in mijn regio ook heel veel mensen wonen die bij Volkswagen Vorst tewerkgesteld zijn of waren en die mij daarover natuurlijk ook al eens aanspreken.

21.01 **Guido De Padt** (VLD): Le drame social qui frappe Volkswagen Forest m'interpelle comme citoyen et comme homme politique. En effet, beaucoup de travailleurs de cette usine habitent ma commune. Je me réjouis dès lors que la SNCB ait annoncé son intention de donner une nouvelle chance à des travailleurs licenciés de VW. Combien d'emplois la SNCB peut-elle proposer exactement au personnel de Volkswagen? D'autres entreprises publiques, telles que La Poste et Belgacom, pourraient-elles également apporter leur contribution? Ne pourrait-on pas s'intéresser également aux drames sociaux moins frappants qu'on observe dans les PME?

Ik vind het goed dat de NMBS vorige week aankondigde bereid te zijn om ontslagen werknemers de kans te bieden om bij de maatschappij aan de slag te gaan.

Mijnheer de staatssecretaris, vandaar heb ik de volgende vragen.

Kunt u aangeven hoeveel jobs precies de NMBS aan administratief en technisch personeel van Volkswagen Vorst kan aanbieden?

In welke mate kunnen ook andere overheidsbedrijven, zoals De Post en Belgacom, dat doen?

Via welke kanalen en welke platformen wordt in dat verband ook aandacht besteed aan andere, kleinere drama's zoals collectieve afdankingen in kmo's, enzovoort?

21.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, de grootste behoeften bij de NMBS-groep situeren zich vooral in de technische functies, dus technici, elektriciens en mecaniciens.

21.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: La SNCB est surtout à la recherche de personnel technique, comme des électriciens et des mécaniciens. Le nombre de postes vacants et le lieu de travail sont fonction de l'évolution des recrutements statutaires pour

Het aantal mogelijk te begeven jobs, alsmede de plaats van tewerkstelling, is afhankelijk van de evolutie van de statutaire aanwervingen voor die functies waarvoor de procedures reeds aan de gang zijn, alsmede van de exacte behoeften. Op dit ogenblik plant de

NMBS-groep om in 2006 en 2007 meer dan drieduizend mensen aan te werven, zoals al bekend is. Daarvoor zijn op dit moment al zowat duizend tweehonderd kandidaten geselecteerd.

De vacatures die zullen worden opengesteld voor de werknemers van Volkswagen Vorst zullen via de betrokken tewerkstellingbureaus aan de potentiële kandidaten worden bekendgemaakt. Het spreekt voor zich dat de NMBS-groep volle medewerking verleent aan alle mogelijke initiatieven om de werknemers van Volkswagen Vorst aan een nieuwe baan te helpen.

Echter dient vermeld te worden dat de jobs bij de NMBS-groep openstaan voor iedereen.

De vacatures die zullen worden opengesteld voor de werknemers van Volkswagen Vorst, zullen via de betrokken werkgelegenheidsbureaus aan de potentiële kandidaten worden bekendgemaakt. Het spreekt voor zich dat de NMBS-groep zijn volle medewerking verleent aan alle mogelijke initiatieven om de werknemers van Volkswagen Vorst aan een nieuwe baan te helpen.

Het dient echter vermeld te worden dat de jobs bij de NMBS-groep openstaan voor iedereen en de NMBS-groep inspanningen levert om die aan eenieder kenbaar te maken, zoals u ook in de media hebt kunnen zien. In het geval van Volkswagen Vorst is het doelpubliek, helaas, omvangrijker en is het dus relatief eenvoudig om vele mogelijke kandidaten te bereiken, dit uiteraard ten opzichte van de KMO's, zoals u het in uw vraagstelling hebt geformuleerd.

In de andere overheidsbedrijven zijn er uiteraard minder rekruteringen. De Post werft doorgaans een vijfhonderdtal mensen per jaar aan. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om postbodes en personeel voor de sorteercentra. Die aanwervingen gebeuren doorgaans wel met een tijdelijk contract. Belgacom heeft zich bereid verklaard om bij externe aanwervingen prioriteit te geven aan de ontslagen werknemers van Volkswagen Vorst. Voor vacatures die knelpuntberoepen zijn voor Belgacom, zoals lassers en elektriciens, kunnen de mogelijkheden onderzocht worden. Belgacom is bereid contact te nemen met Volkswagen Vorst om inzage te krijgen in de profielen van de personeelspopulatie.

Het gaat hier natuurlijk over zeer recente gebeurtenissen. Uw vraag is ook zeer recent. Ik heb uiteraard niet meer in detail kunnen navragen wat daarvan tot nu toe de resultaten zijn.

lesquels les procédures ont déjà été lancées, et aussi des besoins concrets. La SNCB souhaite recruter environ 3.000 personnes en 2006-2007. A cet effet, quelque 1.200 candidats ont déjà été sélectionnés.

Les emplois vacants à la SNCB seront publiés par l'entremise des bureaux d'emploi, et la SNCB apportera sa pleine collaboration à toute initiative d'emploi prise à la suite de la restructuration chez VW Forest. Il est cependant clair que les vacances au sein du Groupe SNCB sont ouvertes à tous et que le Groupe fait aussi des efforts pour y donner une publicité maximale.

Il est évidemment plus difficile de prendre des initiatives ciblées pour des travailleurs licenciés de PME, le public cible étant beaucoup moins important.

Les besoins de La Poste correspondent moins bien aux profils du personnel de Volkswagen. Par ailleurs, La Poste n'a dans de nombreux cas que des emplois temporaires à proposer.

Belgacom s'est déclarée prête à accorder la priorité à des travailleurs licenciés de Volkswagen lors de recrutements externes, pour des professions critiques telles que des soudeurs et des électriciens. Belgacom a demandé que lui soient communiqués les profils disponibles.

21.03 **Guido De Padt** (VLD): Ik dank u voor uw antwoord.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.49 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.49 heures.*

