



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS  
DE BELGIQUE

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG  
VAN DE TOESPRAKEN

**COMPTE RENDU INTEGRAL**  
AVEC  
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT  
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

**woensdag**

**mercredi**

**23-04-2008**

**23-04-2008**

**Namiddag**

**Après-midi**

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&amp;V - N-VA</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams – Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>Open Vld</i>	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</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>VB</i>	<i>Vlaams Belang</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</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 (avec les annexes)</i>
	<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>		<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>	<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>
<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>	<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>
<i>MOT</i>	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beige kleurig papier)</i>	<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

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

## INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het probleem van de niet-inschrijving van motorfietsen in de landen van de Europese Unie" (nr. 4297)	1
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het probleem van de niet-inschrijving van bromfietsen in de landen van de Europese Unie" (nr. 4446)	1
<i>Sprekers: François Bellot, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van mevrouw Meyrem Almaci aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Liefkenshoekspoortunnel" (nr. 4319)	2
<i>Sprekers: Meyrem Almaci, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholpromillegrens voor jonge bestuurders" (nr. 4550)	5
<i>Sprekers: Guido De Padt, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van de heer Bart Tommelein aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de eventuele verplichting voor huis-aan-huisverkopers om een tachograaf in hun voertuig te installeren" (nr. 4469)	11
<i>Sprekers: Bart Tommelein</i> , voorzitter van de Open Vld-fractie, <i>Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	13
- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "een speciaal rijgeschiktheidsattest om collega's mee te nemen met een bedrijfswagen" (nr. 4571)	13
- mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "carpooling met bedrijfswagens" (nr. 4605)	13
<i>Sprekers: Bruno Stevenheydens, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de vermoedens van fraude met voorlopige rijbewijzen" (nr. 4599)	15
<i>Sprekers: François Bellot, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het rechtsaf slaan van	17

## SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le problème posé par l'absence d'immatriculation de vélomoteurs dans les pays de l'Union européenne" (n° 4297)	1
- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le problème posé par l'absence d'immatriculation de cyclomoteurs dans les pays de l'Union européenne" (n° 4446)	1
<i>Orateurs: François Bellot, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de Mme Meyrem Almaci au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le plan d'exécution spatial régional 'Liefkenshoekspoortunnel'" (n° 4319)	3
<i>Orateurs: Meyrem Almaci, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le taux maximal d'alcool autorisé pour les jeunes conducteurs" (n° 4550)	5
<i>Orateurs: Guido De Padt, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de M. Bart Tommelein au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'obligation éventuelle pour les vendeurs à domicile d'installer un tachygraphe dans leur véhicule" (n° 4469)	11
<i>Orateurs: Bart Tommelein</i> , président du groupe Open Vld, <i>Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Questions jointes de	13
- M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'attestation d'aptitude à la conduite spéciale permettant le covoiturage avec des collègues dans une voiture de société" (n° 4571)	13
- Mme Linda Musin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le covoiturage en voiture de société" (n° 4605)	13
<i>Orateurs: Bruno Stevenheydens, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les soupçons de fraude en matière de permis provisoires" (n° 4599)	15
<i>Orateurs: François Bellot, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le tourne à droite cycliste" (n° 4646)	16

fietsers" (nr. 4646)

*Sprekers:* **Jean-Luc Crucke, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

*Orateurs:* **Jean-Luc Crucke, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de herconfiguratie van het Europees luchtruim" (nr. 4098)

*Sprekers:* **Xavier Baeselen, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la reconfiguration de l'espace aérien européen" (n° 4098)

*Orateurs:* **Xavier Baeselen, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de minister van Klimaat en Energie over "de verplichtingen voor niet-Europese lowcostluchtvaartmaatschappijen die op het Europees grondgebied actief zijn" (nr. 4500)

*Sprekers:* **Xavier Baeselen, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de M. Xavier Baeselen au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les obligations qui incombent aux compagnies low cost non européennes qui opèrent sur le sol européen" (n° 4500)

*Orateurs:* **Xavier Baeselen, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Samengevoegde vragen van  
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bezoldiging van de bestuurders van Belgacom" (nr. 4038)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lonen van de topmanagers van overheidsbedrijven" (nr. 4573)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lonen van de topmanagers van overheidsbedrijven" (nr. 4798)

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

Questions jointes de  
- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la rémunération des administrateurs de Belgacom" (n° 4038)

- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les salaires des dirigeants des entreprises publiques" (n° 4573)

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les salaires des dirigeants des entreprises publiques" (n° 4798)

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

Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het onderzoek naar de efficiëntie van de NMBS" (nr. 4056)

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

Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'enquête sur l'efficacité de la SNCB" (n° 4056)

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

Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verkoop van treintickets via het internet" (nr. 4057)

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

Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la vente de billets de train sur internet" (n° 4057)

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

Samengevoegde vragen van  
- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de hervormingen bij de pakjesdiensten van De Post" (nr. 4091)

- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de recente problemen met Taxipost" (nr. 4597)

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

Questions jointes de  
- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les réformes au sein des services colis de La Poste" (n° 4091)

- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes récents concernant Taxipost" (n° 4597)

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

<p>Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het taalgebruik in de documenten van De Post" (nrs. 4073+4430)</p> <p><i>Sprekers: François Bellot, Inge Vervotte,</i> minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</p>	33	<p>Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'emploi des langues sur les documents émanant de La Poste" (nos 4073+4430)</p> <p><i>Orateurs: François Bellot, Inge Vervotte,</i> ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</p>	33
<p>Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de burgerlijke aansprakelijkheid van treinbegeleiders" (nr. 4117)</p> <p><i>Sprekers: Georges Gilkinet, Inge Vervotte,</i> minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</p>	34	<p>Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la responsabilité civile des accompagnateurs de train" (n° 4117)</p> <p><i>Orateurs: Georges Gilkinet, Inge Vervotte,</i> ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</p>	34
<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de parlementaire controlebevoegdheid ten aanzien van dochterondernemingen van overheidsbedrijven, met name wat het gebruik van de notionele interestaftrek betreft" (nr. 4118)</p> <p>- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bestelling van treinen door de NMBS" (nr. 4567)</p> <p><i>Sprekers: Georges Gilkinet, Inge Vervotte,</i> minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</p>	36 36	<p>Questions jointes de</p> <p>- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la capacité de contrôle parlementaire sur les filiales d'entreprises publiques, notamment par leur utilisation du mécanisme des intérêts notionnels" (n° 4118)</p> <p>- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la commande de trains par la SNCB" (n° 4567)</p> <p><i>Orateurs: Georges Gilkinet, Inge Vervotte,</i> ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</p>	36 36
<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "reizende rolstoelgebruikers in het station van Menen" (nr. 4126)</p> <p>- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening aan rolstoelgebruikers in het station Menen" (nr. 4134)</p> <p>- mevrouw Sonja Becq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de besparingen bij de NMBS ten nadele van treingebruikers met een handicap" (nr. 4211)</p> <p><i>Sprekers: Francis Van den Eynde, Stefaan Van Hecke, Sonja Becq, Inge Vervotte,</i> minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</p>	39 39 39	<p>Questions jointes de</p> <p>- M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les voyageurs en fauteuil roulant à la gare de Menin" (n° 4126)</p> <p>- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les services aux personnes en chaise roulante dans la gare de Menin" (n° 4134)</p> <p>- Mme Sonja Becq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les économies réalisées par la SNCB au détriment des usagers du train présentant un handicap" (n° 4211)</p> <p><i>Orateurs: Francis Van den Eynde, Stefaan Van Hecke, Sonja Becq, Inge Vervotte,</i> ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</p>	39 39 39
<p>Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de actie 'aub postbode'" (nr. 4142)</p> <p><i>Sprekers: Michel Doomst, Inge Vervotte,</i> minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</p>	44	<p>Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'action 'svp facteur'" (n° 4142)</p> <p><i>Orateurs: Michel Doomst, Inge Vervotte,</i> ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</p>	44
<p>Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "afgedankte wagons en overlast" (nr. 4112)</p> <p><i>Sprekers: Peter Logghe, Inge Vervotte,</i></p>	45	<p>Question de M. Peter Logghe à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les voitures hors d'usage et les nuisances y afférentes" (n° 4112)</p> <p><i>Orateurs: Peter Logghe, Inge Vervotte,</i></p>	45

<p>minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</p> <p>Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het NMBS-station van Jette" (nr. 4179)</p> <p><i>Sprekers: Michel Doomst, Inge Vervotte</i>, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</p> <p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een incident met een rijdende trein met een openstaande deur" (nr. 4180)</p> <p>- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheid op de treinen" (nr. 4183)</p> <p><i>Sprekers: Roel Deseyn, Michel Doomst, Inge Vervotte</i>, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</p> <p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de inplanting van een nieuw postkantoor in Oostende" (nr. 4181)</p> <p>- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stijgende uitgaven voor consultancy en uitzendarbeid, en de aanwerving van uitzendkrachten en contractuele personeelsleden bij De Post" (nr. 4707)</p> <p>- de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkspreiding bij De Post" (nr. 4182)</p> <p><i>Sprekers: Roel Deseyn, David Lavaux, Inge Vervotte</i>, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</p>	<p>47</p> <p>47</p> <p>48</p> <p>48</p> <p>48</p> <p>51</p> <p>51</p> <p>51</p> <p>51</p>	<p>ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</p> <p>Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare SNCB de Jette" (n° 4179)</p> <p><i>Orateurs: Michel Doomst, Inge Vervotte</i>, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</p> <p>Questions jointes de</p> <p>- M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un incident concernant un train en marche dont une porte était restée ouverte" (n° 4180)</p> <p>- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurité dans les trains" (n° 4183)</p> <p><i>Orateurs: Roel Deseyn, Michel Doomst, Inge Vervotte</i>, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</p> <p>Questions jointes de</p> <p>- M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'implantation d'un nouveau bureau de poste à Ostende" (n° 4181)</p> <p>- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation des dépenses de consultance et d'intérim, et l'engagement de personnel intérimaire et contractuel par La Poste" (n° 4707)</p> <p>- M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la localisation géographique des emplois à La Poste" (n° 4182)</p> <p><i>Orateurs: Roel Deseyn, David Lavaux, Inge Vervotte</i>, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</p>	<p>47</p> <p>47</p> <p>48</p> <p>48</p> <p>48</p> <p>51</p> <p>51</p> <p>51</p> <p>51</p>
---	---	--	---

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 23 APRIL 2008

MERCREDI 23 AVRIL 2008

Namiddag

Après-midi

La séance est ouverte à 14.15 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.15 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

**01** Questions jointes de

- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le problème posé par l'absence d'immatriculation de vélomoteurs dans les pays de l'Union européenne" (n° 4297)

- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le problème posé par l'absence d'immatriculation de cyclomoteurs dans les pays de l'Union européenne" (n° 4446)

**01** Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het probleem van de niet-inschrijving van motorfietsen in de landen van de Europese Unie" (nr. 4297)

- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het probleem van de niet-inschrijving van bromfietsen in de landen van de Europese Unie" (nr. 4446)

**01.01** François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, bon nombre d'adeptes des vacances en motor-home rencontrent des difficultés avec leur cyclomoteur de classe B, notamment en France et en Italie. En effet, selon la législation belge, ce véhicule ne doit pas être immatriculé, ce qui n'est pas le cas dans d'autres pays européens comme l'Italie ou la France. Ainsi, en Italie, des propriétaires de cyclomoteur se sont vu confisquer leur engin car il n'était pas en ordre selon le droit italien.

Au courant de cette mésaventure, de futurs vacanciers se sont adressés à la DIV afin d'obtenir une vignette 705 qui correspond à une demande pour véhicule jamais immatriculé. La DIV a répondu qu'il y avait une erreur compte tenu des caractéristiques des cyclomoteurs. Par ailleurs, la démarche conseillée par la DIV me paraît surprenante en ce sens qu'elle invitait les propriétaires belges à demander aux autorités des pays concernés de faire immatriculer leur véhicule sur place, soit en Italie, soit en France, soit en Espagne.

Une autre solution évoquée par la DIV est de solliciter une autorisation spécifique. Or, les demandeurs de telles autorisations ne reçoivent aucune réponse de la DIV Bruxelles puisque ce type de véhicule est dispensé d'immatriculation dans le droit belge.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle solution comptez-vous trouver à ce problème? Il faut souligner qu'un demandeur d'origine italienne

**01.01** François Bellot (MR): Overeenkomstig de Belgische wetgeving moeten de bromfietsen van klasse B niet worden ingeschreven, wat in een aantal andere Europese landen, zoals Italië of Frankrijk, wel het geval is. Dat kan tot problemen leiden wanneer men in die landen op reis gaat.

Een aantal personen met vakantieplannen namen in dat verband contact op met de DIV. Die antwoordde dat de Belgische eigenaars van een bromfiets er goed zouden aan doen hun voertuig ter plaatse te laten inschrijven of een specifieke vergunning aan te vragen. Wanneer men zo een vergunning aanvraagt, krijgt men echter geen antwoord van de DIV, aangezien dat soort voertuig op grond van onze regelgeving vrijgesteld is van de inschrijvingsplicht.

mais domicilié en Belgique a contacté les services d'immatriculation italiens, qui lui ont répondu que leur législation était en tous points conforme à la législation européenne qui imposait l'immatriculation de tous les engins à moteur. Cette question a donné lieu à des débats au sein de notre commission voici quelque temps. Monsieur le secrétaire d'État, que pensez-vous de cette question de l'immatriculation de cyclomoteurs, non seulement pour des vacances à l'étranger, ce qui est sans doute la part la moins importante des situations vécues, mais aussi pour permettre une identification aisée des véhicules par les forces de l'ordre?

Je voudrais ajouter qu'entre le moment où j'ai déposé la question et aujourd'hui, j'ai pu lire dans la presse des articles portant sur l'immatriculation des cyclomoteurs de classe B. J'ignore le délai dans lequel cela pourrait advenir. Il reste toujours le problème des cyclomoteurs de classe A.

**01.02 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, au sujet de l'utilisation à l'étranger d'une mobylette belge, je peux vous dire que les autorités locales sont obligées de tenir compte du fait qu'en Belgique, l'immatriculation n'est pas demandée. D'ailleurs, la directive européenne ne stipule pas qu'un État membre est obligé d'immatriculer les cyclomoteurs.

Selon mon administration, il n'existe pas beaucoup de problèmes liés à l'utilisation de cyclomoteurs à l'étranger. Si toutefois des problèmes surgissent, on a la possibilité de prendre contact avec l'ambassade de Belgique ou avec la DIV, qui peut envoyer un fax aux autorités locales.

Tout comme on l'a déjà communiqué à plusieurs reprises à la commission suite aux questions orales et aux propositions de loi, nous sommes devenus partisans de l'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs dans notre pays.

Seulement, il faut une période assez longue pour la réalisation de cette tâche vu que la DIV est très occupée par son informatisation et qu'il faudra du temps et des moyens pour réaliser l'immatriculation des mobylettes qui sont déjà en circulation.

**01.03 François Bellot (MR)**: J'ajouterai qu'on a pu lire la semaine dernière dans la presse francophone que les cyclomoteurs de classe B allaient être immatriculés. Vous confirmez donc cette information.

**01.04 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Nous voulons avancer dans cette tâche mais elle ne pourra être réalisée à brève échéance.

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

**02** **Vraag van mevrouw Meyrem Almaci aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Liefkenshoekspoortunnel" (nr. 4319)**  
**02** **Question de Mme Meyrem Almaci au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur**

Een aanvrager van Italiaanse afkomst die in België gedomicilieerd is, nam in dat verband contact op met de Italiaanse inschrijvingsdiensten, die hem antwoordden dat de Italiaanse wetgeving volkomen in overeenstemming is met de Europese wetgeving, die de inschrijving van alle motorvoertuigen oplegt. Kan u voor enige verduidelijking zorgen?

**01.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe**: De lokale overheden moeten rekening houden met het feit dat de inschrijving in België niet wordt gevraagd. De Europese richtlijn bepaalt niet dat een lidstaat verplicht is zijn bromfietsen te doen inschrijven. Volgens mijn administratie zijn de problemen in verband met het gebruik van bromfietsen in het buitenland beperkt. Indien zich toch problemen zouden voordoen, kan men altijd contact opnemen met de Belgische ambassade of met de DIV, die de lokale autoriteiten een fax kan sturen.

We zijn voorstander van de verplichte inschrijving van bromfietsen in ons land, maar dat zal niet voor meteen zijn, want er komt heel wat bij kijken. Bovendien is de informatisering van de DIV nog niet afgerond.

**01.03 François Bellot (MR)**: Bevestigt u dat de bromfietsen van klasse B zullen worden ingeschreven?

**01.04 Staatssecretaris Etienne Schoupe**: Ja, maar niet op korte termijn.



## "le plan d'exécution spatial régional 'Liefkenshoekspoortunnel" (n° 4319)

**02.01 Meyrem Almaci** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de staatssecretaris, u bent als staatssecretaris bevoegd voor de NMBS-groep en via Infrabel betrokken bij de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, GRUP, is goedgekeurd zonder de aanwezigheid van een fietstunnel. In hetzelfde GRUP is wel de juridische mogelijkheid opgenomen om alsnog in een fietstunnel te voorzien.

De bouw van een fietstunnel was nochtans eerder toegezegd, bij de opmaak van het strategisch plan voor de rechter en de linker Scheldeoever. De Fietsersbond was betrokken partij bij de opmaak van het plan en gouverneur Paulus gaf ook zijn goedkeuring aan die fietstunnel.

De noodzaak van een goede toegang tot de haven voor fietsers is reeds aangetoond. Ik heb ondertussen ook een modelbrief ontvangen van verschillende fietsers die werken in de haven en die klagen dat er bij de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel in geen fietskoker is voorzien.

De ontstentenis van die fietskoker doet de volgende vragen rijzen.

Kunt u bevestigen dat er in het GRUP voor de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel geen rekening wordt gehouden met de toch op voorhand beloofde fietstunnel? Kunt u mij toelichten op basis van welke criteria die beslissing uiteindelijk werd genomen? Zult u er, gezien uw functie bij Infrabel, alsnog op aandringen om in de bouw van een fietstunnel te voorzien in de stedenbouwkundige aanvraag? In die mogelijkheid werd immers voorzien.

**02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe:** Mevrouw Almaci, het is juist dat in het begin van de procedure in het raam van het MER-kennisgevingsdossier voor de aanleg van de Liefkenshoektunnel sprake is geweest van een fietsverbinding, maar dan wel in de vorm van een wens voor aanvullende voorzieningen met het oog op Kanaaldok- en Scheldekruisend fietsverkeer. Dat was de verantwoording.

Aansluitend op het openbaar onderzoek en op het overleg aangaande dat kennisgevingsdossier werd door de cel-MER de richtlijn uitgevaardigd voor de opmaak van de milieueffectenrapportering en daarin werd gesteld dat de bijkomende verbindingen voor wegverkeer, fietsverkeer en pijpleidingen als project niet meegenomen werden in de milieueffectenbeoordeling, met name omdat in die fase niet alle onderzoekselementen en inzichten aanwezig waren.

Wegens de geboden opportuniteit voor de aanleg van de ondertunnelingen kan eventueel de betreffende initiatiefnemer parallel tot een aanvullende procedure met een milieubeoordeling besluiten. In het raam van de opmaak van het eigenlijke MER en van het GRUP voor het spoorproject en het overleg met de betrokken instanties, werd de fietsverbinding dan ook niet meer ter sprake gebracht. Wel werd door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen parallel een afzonderlijke MER-procedure opgestart voor de aanleg van een bijkomende wegverbinding onder het Kanaaldok B1-B2 op de

**02.01 Meyrem Almaci** (Ecolo-Groen!): Le plan régional d'aménagement spatial du tunnel du Liefkenshoek, tel qu'il a été approuvé, ne prévoit plus de jonction cycliste, alors que celle-ci figurait pourtant dans le plan stratégique "rive gauche" et "rive droite". Est-ce exact? Pourquoi en a-t-il été décidé ainsi? Le secrétaire d'État insistera-t-il auprès d'Infrabel pour que l'aménagement d'une jonction cycliste soit malgré tout inséré dans la demande de permis d'urbanisme?

**02.02 Etienne Schouppe,** secrétaire d'État: Il est exact qu'il n'est plus question, ni dans l'étude d'incidence sur l'environnement proprement dite, ni dans le plan régional d'aménagement, d'une jonction de pistes cyclables via le tunnel ferroviaire. Par contre, la Régie portuaire a introduit une demande distincte pour l'aménagement d'une liaison routière comportant une telle jonction sous le dock B1-B2 du canal. Cependant, il s'agit d'un élément distinct de l'aménagement du tunnel ferroviaire.

Compte tenu de la longueur importante des tunnels ferroviaires – six kilomètres rien que pour la partie excavée! -, il ne s'agira pas, de toute manière, d'une route cycliste attrayante. De plus, il est préférable de ne pas faire cohabiter la circulation cycliste et

rechteroever, waar in een fietsverbinding is voorzien. Die realisatie staat evenwel los van de realisatie van de spoorwegtunnel.

Wat de technische aspecten betreft van het eventueel koppelen van een fietsverbinding aan de te realiseren spoorverbinding linkeroever-rechteroever moet ik enkele zaken doen opmerken.

Ten eerste, gezien de grote lengte van de spoortunnels – het geboorde gedeelte tussen linker- en rechteroever alleen al bedraagt 6 km – lijkt dit op zich al geen aantrekkelijke fietsroute.

Ten tweede, de combinatie van fietsverkeer met goederenverkeer – met inbegrip van gevaarlijke goederen die tussen de linkeroever en de rechteroever vervoerd zullen worden – moet om veiligheidsredenen absoluut worden vermeden.

Ten derde, de dwarsafmetingen van de te boren spoorkokers – telkens één koker per spoor – tussen de linker- en de rechteroever laten niet toe daarin een fietspad te integreren. Zelfs de aanwezigheid van onderhoudspersoneel in een tunnel leidt al tot een snelheidsbeperking van het treinverkeer.

Indien een dergelijke fietsverbinding tussen linkeroever en rechteroever hoe dan ook noodzakelijk wordt geacht, is de enige oplossing het boren van een afzonderlijke fietskoker waarvoor dan een afzonderlijke financiering moet worden gezocht. Het koppelen van de realisatie van de fietskoker met de spoorwegtunnel creëert geen synergie.

Tot daar mijn antwoord op uw vragen, mevrouw.

**02.03 Meyrem Almaci** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de staatssecretaris, in uw antwoord zegt u duidelijk dat het technisch onmogelijk is en dat de combinatie van goederenvervoer met fietsvervoer vanwege verschillende redenen niet wenselijk is. Ik heb dat goed vernomen. Het antwoord op mijn derde vraag luidt dus dat Infrabel er niet op zal aandringen om in een fietstunnel te voorzien in de stedenbouwkundige aanvraag voor de huidige spoorkokers.

U hebt ook gezegd dat de mogelijkheid bestaat om een afzonderlijke procedure op te starten om alsnog een fietskoker te laten ontwikkelen. Ik zal dat uiteraard bekijken, maar dan vraag ik mij af hoe het komt dat men in de provincieraad, noch bij de mensen van het Havenbedrijf zelf, op de hoogte is van deze informatie. Dan vraag ik mij ook af op welke manier hetgeen u mij nu hebt verteld, verder zal worden gecommuniceerd aan de betrokkenen.

Ik zal aan de betrokkenen, die mij dezelfde vragen hebben gesteld die ik nu aan u heb gesteld, de informatie doorgeven. Ik zal erop aandringen dat inzake de procedure voor een extra koker wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn.

Ik dank u in ieder geval voor uw antwoord.

**02.04** Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mevrouw Almaci, u zult begrijpen dat een ondergrondse koker van zes kilometer als fietsverbinding, naast een goederenspoor, op zichzelf niet alleen onaantrekkelijk is, maar ook potentieel gevaarlijk.

le transport de marchandises par poids lourds, qui est souvent dangereux de surcroît. Enfin, les dimensions transversales des galeries qui doivent être creusées ne permettent pas d'y intégrer une jonction cycliste. La seule solution consisterait à creuser un tunnel distinct, ce qui implique aussi un financement distinct.

Toute synergie avec le tunnel ferroviaire est donc exclue.

**02.03 Meyrem Almaci** (Ecolo-Groen!): Je comprends qu'il soit impossible, pour des motifs techniques et autres, d'aménager une jonction cycliste dans le tunnel ferroviaire. Je présume donc que la réponse à ma troisième question est négative. Toutefois, je me demande pourquoi le conseil provincial et la Régie portuaire ne sont pas informés de ces éléments. Quoi qu'il en soit, je transmettrai ces informations aux personnes dont j'ai relayé ici les questions. J'insisterai aussi pour qu'on examine la possibilité d'entamer une procédure supplémentaire pour la construction d'un tunnel cycliste.

**02.04 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Je serais tout de même surpris que la Régie portuaire ne soit pas informée.

Ten tweede, wat u zegt over het Gemeentelijk Havenbedrijf verwondert mij in zekere zin, want zoals ik in mijn antwoord heb opgemerkt, is er een afzonderlijke meldprocedure opgestart voor een wegverbinding onder het kanaaldok B1-B2. Het Havenbedrijf moet dus in elk geval van deze gang van zaken op de hoogte zijn. De informatie die vandaar komt, moet dus misschien worden aangevuld.

Comme je l'ai indiqué, une procédure distincte d'étude d'incidence sur l'environnement a été lancée pour une liaison routière sous le dock B1-B2 du canal et elle comporte bien, quant à elle, une jonction cycliste.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**03 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholpromillegrens voor jonge bestuurders" (nr. 4550)**

**03 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le taux maximal d'alcool autorisé pour les jeunes conducteurs" (n° 4550)**

**03.01 Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, op mijn vraag kon ik het antwoord vanmorgen al lezen in de krant. Ik heb vroeger een aantal collega's daartegen horen fulmineren, omdat het antwoord op vragen al kon gelezen worden voor de vraag werd gesteld, maar dat zal wel toeval zijn.

**03.01 Guido De Padt** (Open Vld): J'ai constaté ce matin que la réponse à cette question figurait déjà dans la presse. Le quotidien *Het Laatste Nieuws* rapporte en effet aujourd'hui que le secrétaire d'État est favorable à l'instauration d'une limite de 0,2 pour mille pour les jeunes de moins de 25 ans, conformément aux recommandations de l'"*European Transport Safety Council*" (ETSC). Selon l'ETSC, les jeunes de moins de 25 ans sont deux à trois fois plus souvent impliqués dans des accidents de la route que des conducteurs plus expérimentés. De plus, leur seuil de tolérance à l'alcool serait plus faible. Les statistiques tant belges que flamandes montrent également une surreprésentation des jeunes dans l'ensemble des accidents de la route ayant entraîné des morts et des blessés graves. Je ne suis cependant pas convaincu que l'abaissement du taux maximal d'alcool autorisé pour les jeunes conducteurs constitue la solution à tous les problèmes. À mes yeux, il serait plus judicieux, dans un premier temps, d'intensifier les contrôles du respect des règles actuelles et d'accroître la probabilité d'être contrôlé. Le régime proposé aboutit à une stigmatisation excessive des jeunes. En ce qui concerne ce groupe-cible, j'appelle à reconsidérer la formation à la conduite et à en accroître encore le professionnalisme, de façon à

Ik heb in mijn initiële vraagstelling verwezen naar een beleidspaper van 10 april 2008 waarin de European Transport Safety Council pleit voor de invoering van een alcoholgrens van 0,2 promille voor jongeren tot 24 jaar. Volgens de ETSC zijn jongeren tot 24 jaar in de Europese Unie twee tot drie keer meer betrokken in verkeersongevallen met doden of zwaargewonden dan meer ervaren bestuurders. Men verklaart dat hoger ongevalrisico door een gebrek aan ervaring en maturiteit en door de eigen levensstijl van jongeren.

Volgens de Council zijn jongeren zelfs met een lager alcoholpromille vaker betrokken bij ongevallen dan oudere bestuurders met een zelfde alcoholpromille. De verklaringen hiervoor zijn de lagere tolerantiegrens voor alcohol bij jongeren, het gebrek aan ervaring, minder zelfcontrole en een grotere euforische en emotionele impact van alcohol bij jongeren. Ook uit de Belgische en Vlaamse statistieken blijkt dat jongeren oververtegenwoordigd zijn bij verkeersongevallen met doden en zwaargewonden.

Ik stel mij de vraag of wij de echte oorzaken van het probleem wel kennen en of er inderdaad moet worden gezocht naar een lagere alcoholpromillegrens voor jongeren in België. U bent er blijkbaar voorstander van, las ik vandaag in *Het Laatste Nieuws*, om dat in te voeren voor jongeren tussen 18 en 24 jaar en voor vrachtwagenbestuurders, tenzij die informatie verkeerd zou zijn. Ik ben er niet zo zeker van dat de verlaging van 0,5 naar 0,2 echt soelaas zou bieden. Het zou beter zijn om de naleving van de huidige regels beter en meer te controleren en de pakkans te verhogen, veeleer dan de regels opnieuw te wijzigen. Met die regels brengt men bovendien de stigmatisering teweeg van een bepaalde groep, namelijk de jongeren. Misschien zou men beter eens de rijopleiding herbekijken die tijdens de vorige legislatuur door uw voorganger werd gewijzigd, wat naar ik meen ook een vraag is geweest vroeger vanuit de CD&V-fractie. Men kan die professioneler maken en erop toezien dat de jongeren beter gewapend met hun voertuig op de weg komen.

Ik ben er niet van overtuigd dat die maatregel een goede maatregel is. Men heeft in een bepaalde krant gezegd dat het volstaat een Mon Chéripaline te eten om het risico te lopen in overtreding te zijn. Ik denk dat men overigens ook zal moeten oppassen wat men op restaurant nog eet, want vooral aan de Waalse zijde van de taalgrens wordt er nogal veelvuldig met alcohol omgesprongen bij de bereiding van etenswaren. Men zal dus moeten kunnen kiezen tussen menu's die met alcohol bereid zijn en menu's zonder, want anders loopt men het risico in de problemen te komen. Ik meen ook dat de aankondiging weinig goedkeuring zal ondervonden hebben van de horeca en de mensen die hiermee bezig zijn.

Vandaar denk ik dat wij beter eens nakijken op welke manier de overheid in het verleden is omgegaan met de alcoholcontroles en heb ik een aantal concrete vragen gesteld, mijnheer de staatssecretaris.

Hoe is het aantal controles op rijden onder invloed van alcohol geëvolueerd de voorbije 3 jaar? Is dat gestegen of verminderd? Ik verwijs ook naar de berichtgeving dat politieagenten soms zelf in het zakje blazen om het aantal alcoholcontroles kunstmatig op te drijven.

Welk percentage van de bestuurders die in 2005, 2006 en 2007 vervolgd werden voor het rijden onder invloed van alcohol, behoren tot de leeftijdscategorie van 18 tot 24 jaar?

Wat is uw concreet standpunt over het verlagen van de alcoholpromillegrens naar 0,2 voor jongeren tot 24 jaar?

Is het niet beter om zowel de sensibilisering als de handhaving omtrent de huidige promillegrens op te drijven?

**03.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer De Padt, voorafgaandelijk, ik was gisteren uitermate verbaasd dat Het Laatste Nieuws mijn persdienst ondervroeg over uw vraag en het antwoord dat daarover zou gegeven worden. U insinueert dat u verbaasd bent dat sommige gegevens in de kranten stonden. Welnu, het dagblad Het Laatste Nieuws was blijkbaar op de hoogte van de inhoud van uw boodschap. Ik zeg niet dat u dat gedaan hebt.

Aangezien het antwoord reeds klaargemaakt was vorige week, hebben mijn mensen gezegd dat het punt vandaag aan bod zou komen en hebben ze het antwoord in essentie geschetst. Daarop heeft de journalist de zaken een beetje met mekaar vermengd en de indruk gegeven alsof het gaat over dé jongeren. Nochtans is dat niet de essentie van het antwoord dat ik dienaangaande wens te geven.

U verwijst uitdrukkelijk naar de European Transport Safety Council. Ik laat opmerken dat we omwille van het antwoord een advies hadden gevraagd aan de federale commissie voor de Verkeersveiligheid, waarop we ons dan hebben gesteund. De federale commissie herinnerde er mij overigens aan dat er reeds een aanbeveling is van de Europese Commissie dienaangaande, die dateert van 2001. Die aanbeveling is in enkele landen, waaronder Nederland, omgezet in regelgeving sedert 1 januari 2006.

Mijn antwoord is dus geïnspireerd op wat de federale commissie mij dienaangaande gezegd heeft. Daarmee heb ik niet gezegd dat dat de maatregel zal zijn en ik zal u ook uitleggen waarom.

doter les jeunes d'un bagage plus solide avant de leur permettre de prendre le volant.

Quelle a été l'évolution du nombre de contrôles d'alcoolémie pratiqués au cours des trois dernières années? Quel est le pourcentage des usagers de 18 à 24 ans parmi les conducteurs poursuivis en 2005, 2006 et 2007 pour conduite sous influence? Quel est le point de vue du secrétaire d'État quant à l'abaissement du taux maximal d'alcool à 0,2 ‰? Ne vaudrait-il pas mieux renforcer les actions de sensibilisation et de contrôle?

**03.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Ma réponse est basée sur les informations qui m'ont été communiquées par la commission fédérale. Pour l'heure, je ne puis toutefois fournir des précisions sur la mesure qui sera prise.

Les contrôles d'alcoolémie effectués par les polices zonale et fédérale ne sont pas centralisés sur une base annuelle. Seuls les chiffres des campagnes BOB sont connus. Environ 157.000 alcootests ont été réalisés pendant la période de fin d'année 2005, environ 94.000 fin 2006 et environ 114.000 fin 2007. La police fédérale a réalisé près de 34.000 tests au cours de la période 2005-2006, un peu plus de 27.000 au cours de la période 2006-2007 et un peu plus de 42.000 au cours de la période 2007-2008.

Sur la base de données du SPF

Een eerste bedenking is dat de alcoholcontroles van de zonale en federale politie niet op jaarbasis worden gecentraliseerd. Alleen de cijfers van de controles tijdens de Bobcampagnes zijn bekend.

Bij de lokale politie werden in de eindejaarsperiode 2005-2006 afgerond 157.000 alcoholtests opgelegd. In de periode 2006-2007 waren het er 94.000 en in de periode 2007-2008 waren het er bijna 114.000.

De federale politie van haar zijde nam in 2005-2006 bijna 34.000 tests af, in 2006-2007 iets meer dan 27.000 en in 2007-2008 iets meer dan 42.000.

Met betrekking tot de leeftijdsklasse van de bestuurders die de voorbije drie jaar werden vervolgd voor het rijden onder invloed van alcohol heb ik van de Federale Overheidsdienst Justitie de volgende gegevens gekregen. In 2005 waren er in totaal 34.505 vervolgingen voor het rijden onder invloed van alcohol, in 2006 waren er 34.784 - vrijwel een status-quo - en in 2007 37.488.

Daarvan bedroeg het aantal personen van de leeftijdsgroep 18-24 jaar die u aanhaalt in 2005, 2006 en 2007 respectievelijk 6.732, 7.237 en 7.666. Afgerond had men in elk van de drie jaar een gemiddelde van net iets minder of net iets meer dan 21%.

Het moet worden gezegd dat dat vrij hoog is in vergelijking met het aantal chauffeurs van die leeftijdscategorie, dat ongeveer 11% bedraagt. Het is dus bijna het dubbel.

Zoals ik daarnet reeds meedeelde, keurde de Europese Commissie reeds op 17 januari 2001 een aanbeveling goed die de lidstaten ertoe moet aanzetten om naast de 0,5 promille ook een lager maximaal toegelaten alcoholgehalte van 0,2 promille vast te leggen voor nieuwe onervaren bestuurders.

U hebt het over jongeren. Men neemt gemakkelijk het woord "jongeren" in de mond, maar het gaat over nieuwe onervaren bestuurders. Dat zijn veelal jongeren, omdat zij hun rijbewijs immers halen tussen 18 en 23 jaar. De maatregel die door de Europese Commissie werd vooropgesteld, betreft echter de onervaren bestuurders en slaat dus op dertig-, veertig-, vijftig- of zestigjarigen, naast twintigjarigen.

In Nederland wordt bedoelde aanbeveling al toegepast. In het kader van de Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid beval ook de federale commissie aan dat bijzondere maatregelen zouden worden genomen om de oververtegenwoordiging van de jongeren in de verkeersongevallen te verminderen. Daarbij werd de vermindering van het toegelaten alcoholgehalte in het bloed tot 0,2 promille gedurende een proefperiode na het behalen van het rijbewijs vooropgesteld. Ook hier ziet u dus de herhaling, namelijk een beperkte periode na het behalen van het rijbewijs.

Zoals ik daarstraks al zei, is bij ons de betrokkenheid van de bestuurders van de leeftijdscategorie van niet alleen 18 tot 24 jaar maar ook van 18 tot 29 jaar bij dodelijke verkeersongevallen procentueel gezien dubbel zo groot als bij de leeftijdscategorieën

Justice, je puis vous communiquer qu'en 2005, il y a eu au total 34.505 poursuites pour conduite en état d'ébriété. Ce nombre s'élevait à 34.784 en 2006 et à 37.488 en 2007. Le nombre de personnes poursuivies âgées de 18 à 24 ans s'élevait à 6.732 en 2005, à 7.237 en 2006 et à 7.666 en 2007, ce qui représente une moyenne d'environ 21 % pour chaque année, alors que le nombre de chauffeurs de cette catégorie d'âge ne s'élève qu'à environ 11 %.

La Commission européenne a adopté, le 17 janvier 2001, une recommandation incitant les États membres à fixer également, outre le taux de 0,5 pour mille, un taux d'alcool maximum autorisé inférieur de 0,2 pour mille pour les nouveaux conducteurs inexpérimentés. Il s'agit généralement - mais pas uniquement - de jeunes conducteurs. Cette recommandation est déjà appliquée aux Pays-Bas.

Dans le cadre des Etats généraux de la sécurité routière, la commission fédérale recommande que des mesures particulières soient prises pour mettre un terme à la surreprésentation des jeunes dans les accidents de la circulation. Il a été question d'instaurer une limite de 0,2 g/l durant une période d'essai limitée après l'obtention du permis de conduire.

Dans notre pays, les conducteurs âgés entre 18 et 29 ans sont impliqués dans deux fois plus d'accidents mortels que les conducteurs de la catégorie des 30 à 64 ans. Le phénomène de la conduite sous influence durant les nuits de week-end concerne davantage les jeunes conducteurs en raison d'un manque d'expérience, de la fatigue ou de la prise parfois volontaire de risques. Compte tenu de la quasi-unanimité qui se dégage des

tussen 30 en 64 jaar.

Het fenomeen van het rijden onder invloed van alcohol gedurende de weekendnachten en de daaraan verbonden risico's is meer van toepassing op de jonge bestuurders, gelet op hun gebrek aan ervaring. Ook vermoeidheid speelt een rol. Wij moeten bovendien durven te erkennen dat het bewust nemen van bepaalde risico's een factor is.

Gelet op de nagenoeg unanimiteit betreffende de uitgevoerde studies en de aanbevelingen en beleidsvoorstellen betreffende de invoering van de 0,2 promillegrens voor nieuwe bestuurders, verklaarde ik bereid te zijn voornoemde invoering te overwegen. Ik zei niet dat ik voornoemde grens ook zal invoeren. Ik verklaarde tevens bereid te zijn na te gaan of de invoering in België moet gebeuren.

De ongevalbetrokkenheid na het rijden onder invloed van alcohol moet worden verminderd, niet alleen voor de jongeren maar ook voor de andere categorieën.

In het kader van alle, goede adviezen die ik na mijn recente aantreden krijg, krijg ik nu bijvoorbeeld van de beroepsfederaties van de transporteurs de dringende en dwingende vraag om de nultolerantie in te voeren. Ik kan dat goed begrijpen. Echter, vooraleer ik een dergelijke maatregel invoer, wil ik in elk geval alle geledingen naar behoren consulteren. Er wordt nu beweerd dat gewoon maar een praline en wat wijn of andere alcoholhoudende dranken in de saus al voldoende zouden zijn om de 0,2 promillegrens te overschrijden. Ik krijg nu evenwel zelfs de uitdrukkelijke vraag om de nultolerantie in te voeren.

Ik ben het wel volkomen met u eens dat de sensibilisering en de handhaving van de controles op het rijden onder invloed voor alle leeftijdscategorieën moeten worden opgedreven, dus niet alleen voor de jongeren. Dat neemt echter niet weg dat wij ten aanzien van de jongeren enorm attent moeten zijn.

Als slotsom, in résumé en opdat er geen misverstanden zouden zijn, wil ik opmerken dat ik met adviezen word geconfronteerd van zowel de Europese Commissie als van – recent – de European Transport Safety Council en de federale commissie voor de Verkeersveiligheid. Zij vragen om in elk geval – ik herhaal het – niet voor de jongeren maar voor de onervaren bestuurders strenger op te treden. U weet, indien u de problematiek volgt, dat sedert 1 september 2007 de definitie van onervaren bestuurder in onze verkeerswetgeving werd opgenomen, namelijk de bestuurders tot twee jaar na het behalen van het rijbewijs. Welnu, er is druk om de eerste twee jaar na het behalen van het rijbewijs stringenter op te treden.

Ik heb doodeenvoudig gezegd dat ik een strenger optreden wel wil overwegen, evenwel in het kader van een geheel van maatregelen inzake het verhogen van de verkeersveiligheid. Iedereen die mij spreekt, vraagt tegelijkertijd naar maatregelen om het aantal ongevallen met doden, zwaar- en lichtgewonden te verminderen.

Ik wil er vooral op wijzen dat de maatregel niet specifiek tegen de jongeren is gericht, hoewel de statistieken voor hen ongunstiger zijn. Ik houd in dat verband persoonlijk rekening met de overweging dat de

études, des recommandations et des propositions, j'ai déclaré que j'étais disposé à évaluer l'utilité d'une telle mesure en Belgique. Je n'ai toutefois pas dit que j'allais la mettre en oeuvre.

Le taux d'implication dans des accidents en raison de la conduite sous influence doit diminuer pour toutes les catégories d'âge. Les fédérations professionnelles de transporteurs m'ont d'ailleurs fermement recommandé d'instaurer la tolérance zéro. Je souhaite procéder à une très large consultation avant de prendre l'une ou l'autre mesure.

Les campagnes de conscientisation et les contrôles en matière de conduite sous influence doivent être intensifiés pour toutes les catégories d'âge mais il faut accorder une attention toute particulière aux jeunes. Depuis le 1er septembre 2007 notre code de la route connaît la notion de conducteur inexpérimenté. Je suis disposé à envisager une approche plus sévère, mais dans le cadre d'un ensemble de mesures visant à accroître la sécurité routière. Nous avons besoin d'un plan cohérent qui ne soit pas axé uniquement sur une catégorie d'âge spécifique.

zwaardere statistieken voornamelijk te wijten zijn aan het feit dat jongeren zich in de weekends procentueel gezien veel meer verplaatsen dan oudere personen. De maatregel is dus niet specifiek tegen een welbepaalde leeftijdscategorie gericht, maar wel tegen de bestuurders die onvoldoende ervaring in het verkeer hebben.

De maatregel zal ik overwegen, zonder hic et nunc te zeggen dat de maatregel ook zal worden ingevoerd.

Ik zal immers ook moeten nagaan in welke mate ik gevolg zal moeten geven aan de vraag van de federaties wat het beroepsvervoer betreft. Ik weiger een druppelsgewijze aanpak. Men moet een coherent plan kunnen presenteren voor die controles in plaats van met stukken en brokken te werken.

**03.03 Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben niet echt overtuigd van de noodzaak om die 0,5 naar beneden te halen naar 0,3 promille. Ik denk dat dat voor de doelgroep die men wil bereiken, namelijk de hardleerse jongeren die tijdens het weekend over de schreef gaan, niet direct soelaas zal bieden.

Ik heb thuis ook nog wat jonge gasten lopen en ik heb de indruk dat er ook veel jongeren zijn die zich wel kunnen gedragen. Zij zijn de Bobcampagne genegen en als ze uitgaan, spreken zij af dat een van hen niet drinkt. Nu een hele groep jongeren de duvel aandoen, is niet de juiste manier. Overigens is het een slechte woordkeuze want een Duvel zou ook al voor meer dan 0,2 promille zorgen.

Ik denk dat wij ervoor moeten opletten om het kind niet met het badwater weg te gooien. Men stigmatiseert een pak mensen ten gevolge van het feit dat een aantal andere mensen zich niet kunnen gedragen en dat zou wel eens een omgekeerde reactie kunnen teweegbrengen

De lokale politiezones houden nog niet eens het aantal alcoholcontroles bij. Hoe wil men in godsnaam een goed zicht op het handhavingproces in ons land krijgen als men geen evolutie kan detecteren? Ik stel vast dat men er in ons land niet in slaagt om te komen tot een degelijke verkeersongevallenanalyse. Welke incidentie heeft de 0,2; de 0,5 of de 0,8 promille op het tot stand komen van een verkeersongeval? Wij weten dat niet! Wij weten overigens ook niet wat ten grondslag ligt aan de meeste verkeersongevallen. De verzekeringsmaatschappijen weten dat misschien wel maar de overheid weet dat niet.

In een gedigitaliseerde, technologische maatschappij als de onze krijg ik er kop noch staart aan dat wij dat niet doen. Waarom steken wij daar niet een aantal miljoenen in om dat op te starten? Uiteindelijk gaat het toch om de verkeersveiligheid. Wij nemen te pas en te onpas druppelsgewijze maatregelen, waarnaar u hebt verwezen, zonder ons echt rekenschap te geven van de incidentie. Het is wat nattevingerwerk.

Ik weet dat het BIVV het Bartproject heeft, het Belgian Accident Research Team. Ook dat werkt niet al te goed, omdat de medewerking met Justitie niet vlot verloopt. Ik denk dat wij meer en beter zouden moeten inzetten op het degelijk, wetenschappelijk

**03.03 Guido De Padt** (Open Vld): Je ne suis pas convaincu de l'opportunité d'abaisser le taux maximal d'alcoolémie autorisé car cela ne résoudrait pas le problème posé par les jeunes qui n'en font qu'à leur tête. D'ailleurs, beaucoup de jeunes adoptent un comportement responsable au volant.

Si toutes les zones de police locales ne tiennent pas un registre chiffré des contrôles de l'alcoolémie, il est évidemment impossible d'avoir une idée précise de la manière dont le code de la route est appliqué. La question qui se pose est celle-ci: quelle incidence un taux maximal donné a-t-il sur le phénomène des accidents de roulage? Les mesures que nous prenons aujourd'hui, nous ne les prenons, au fond, pas en connaissance de cause. Sans vouloir copier le modèle suédois, qui est utopique puisqu'il nourrit l'ambition de réduire à zéro le nombre d'accidents de la route, nous devons d'abord tenter d'analyser, en procédant avec sérieux et même scientifiquement, comment les accidents se produisent. Le ministre devrait donc initier une phase d'analyse et de concertation, notamment en collaboration avec des organisations telles que les Responsible Young Drivers.

analyseren van de manier waarop verkeersongevallen tot stand komen. Het zal in de cafeetjes en dancings te lande misschien the talk of the town zijn komend weekend, waarbij men er nog vlug een zal pakken op Schouppe nu het nog kan. Wij mogen niet naar een Zweeds systeem neigen waarbij alles moet wijken voor de betrachting om elk verkeersongeval op elk moment te bannen. Op zo'n moment schaft men beter het verkeer af of voert men een limiet van 10 kilometer per uur in. Ik denk dat wij niet over een nacht ijs mogen gaan, mijnheer de staatssecretaris. Ik zou met de meeste nadruk willen aandringen op goed en degelijk overleg en onderzoek met de Responsible Young Drivers, die daarover toch ook wel een mening zal hebben. Overleg een en ander goed en doe het de mensen niet aan dat ze hoegenaamd geen enkele recreatieve bezigheid in de samenleving meer kunnen uitoefenen.

Het nuttigen van een lekkere pint bier, zonder te overdrijven, hoort daar nog altijd bij.

**03.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer De Padt, ten eerste, ik meen dat ik duidelijk gezegd heb dat ik mij niet inschakel in de benadering van de European Transport Safety Council, hoe wijs de leden ervan ook mogen zijn. U kent sommige wijze mensen die daarvan deel uitmaken.

**03.04** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Je ne suivrai pas l'avis du European Transport Safety Council car je ne souhaite pas opter pour cette approche.

**03.05** **Guido De Padt** (Open Vld): (...) Onze voorzitter is een zeventigjarige levensgenieter...

**03.06** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: ... die geregeld een donker biertje drinkt.

(...): (...)

**03.07** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Maar altijd met een chauffeur rijdt, inderdaad.

**03.07** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: De plus, des jeunes sont impliqués dans 25 % des accidents de la route qui se produisent pendant le week-end, ces accidents étant liés à un problème d'alcool mais aussi de drogue. C'est la raison pour laquelle nous devons surtout nous attacher aujourd'hui, pour le problème posé par la consommation de drogue, à appliquer des techniques de détection plus simples, comme le test de salive.

Ik wil het in elk geval niet vanuit die hoek benaderen.

Ten tweede, ik ben ervan overtuigd, zoals andere mensen in de commissie trouwens, dat alcohol een probleem is. Wij kunnen niet ontkennen dat in 25% van de weekendongevallen jonge mensen betrokken zijn. Als er maatregelen komen, dan zal het drugprobleem evenveel, en misschien meer, aandacht moeten krijgen. Dat houdt in dat de methodes om druggebruik vast te stellen, vereenvoudigd zullen moeten worden. Ik verwijs naar de fameuze speekseltest. Ik meen dat u daarover zelfs een wetsvoorstel hebt ingediend. Het zal van even groot of misschien van groter belang zijn om de dwaasheden die sommige jongeren wel eens begaan, uit de wereld te helpen.

Ten derde, als er een voorstel komt – ik hoop dat u deze week in vele dancings het goede woord zult vertellen – dan zal het van mijnentwege in elk geval een evenwichtig voorstel zijn, waarbij op geen enkele leeftijdscategorie gefocust zal worden. Het zal wel een kwestie zijn van ervaring. Het zal ook niet alleen over alcohol gaan. 0,5 is voor ervaren drinkers, zoals u en ik, misschien niet zo erg.

Mon intention est en tout cas d'élaborer des solutions équilibrées, même s'il est de mon devoir de prendre en considération les avis rendus. Quant à la question des différentes catégories de chauffeurs professionnels, je préfère lui réserver un traitement distinct.

Ik kan echter niet tegelijkertijd blind of doof zijn voor de adviezen die mij gegeven worden. Ik kan niet zeggen dat ik daarmee geen rekening houd, maar ik kan wel tegelijkertijd zeggen dat ik een



evenwichtig pakket wil hebben en dat niet alleen alcohol, maar ook, en misschien voornamelijk, drugs daarbij in beschouwing genomen zullen worden.

Ik wil het probleem van de beroepsgroeperingen wel specifiek behandelen, bijvoorbeeld beroepschauffeurs in de uitoefening van hun job, maar dat heeft meer te maken met de verantwoordelijkheid van bijvoorbeeld de bedrijven, dan met het algemeen maatschappelijk beeld dat u hier ophangt.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**04 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de eventuele verplichting voor huis-aan-huisverkopers om een tachograaf in hun voertuig te installeren" (nr. 4469)**

**04 Question de M. Bart Tommelein au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'obligation éventuelle pour les vendeurs à domicile d'installer un tachygraphe dans leur véhicule" (n° 4469)**

**04.01 Bart Tommelein** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatsecretaris, ik zie dat deze vraag nog aan een zekere heer Leterme, minister van Mobiliteit, werd gesteld. Ondertussen hebt u zijn taken en verantwoordelijkheden, en misschien lijdensweg, overgenomen.

Verordening nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 legt de voorschriften vast voor rijtijden, onderbrekingen en rusttijden van de bestuurders van het wegvervoer van goederen en personen. Specifieke categorieën voertuigen moeten met een tachograaf worden uitgerust teneinde de onderbrekingen en rusttijden te kunnen opvolgen en controleren.

Het koninklijk besluit van 14 juli 2005 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer bepaalt in bijlage 1 de voertuigen waarvoor de tachograaf niet moet worden gebruikt of waarin hij niet moet worden geïnstalleerd in het geval van vervoer, bedoeld in artikel 2, §3 van de verordening nr. 561/2006 en tot overeenstemming bedoeld in punt 3 van hetzelfde artikel. Het KB bepaalt dat voertuigen gebruikt als winkels op plaatselijke markten voor de verkoop aan huis, voor ambulante werkzaamheden van banken, wisselkantoren of spaarbanken, voor de eredienst, voor het uitlenen van boeken, platen of cassettes, voor culturele manifestaties of tentoonstellingen en speciaal voor dergelijk gebruik uitgeruste wagens niet van een tachograaf moeten worden voorzien.

Het KB van 9 april 2007 houdende de uitvoering van de verordening van de Europese richtlijn van het Europees Parlement en de raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, strekt tot wijziging van een aantal verordeningen die ik nu even weglaat. In artikel 6 wordt bepaald dat voertuigen voor goederenvervoer van of zonder bestuurder, gehuurd door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven die in het kader van hun eigen beroepsactiviteiten worden gebruikt voor ritten binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf, niet van een tachograaf moeten worden voorzien.

Ondertussen al niet meer zo recent werden enkele huis-aan-

**04.01 Bart Tommelein** (Open Vld): Un règlement européen du 15 mars 2006 fixe les prescriptions relatives aux temps de conduite, aux pauses et aux temps de repos à observer par les conducteurs effectuant des transports routiers de biens et de personnes. Les véhicules spécifiques doivent être équipés d'un tachygraphe pour pouvoir enregistrer et contrôler de telles données. Une des annexes à l'arrêté royal du 14 juillet 2005 précise quels véhicules ne doivent pas obligatoirement être équipés d'un tachygraphe. Il s'agit notamment des véhicules utilisés pour la vente à domicile. L'arrêté royal du 9 avril 2007 dispose en outre que les véhicules utilisés pour le transport de biens d'entreprises de sylviculture, notamment, dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon de cent kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise, ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe. Des vendeurs à domicile dont le lieu d'établissement se situe à plus de cent kilomètres du lieu de la vente ont récemment été sanctionnés d'une amende et invités à installer un tachygraphe dans leur véhicule. Un poissonnier ostendais est donc en règle lorsqu'il vend par exemple sa marchandise à Alost mais pas lorsqu'il le fait à Bruxelles. Ces

huisverkopers, waarvan de vestigingsplaats verder dan 100 km is verwijderd van de plaats van verkoop, beboet en toch verplicht een tachograaf in hun wagen te installeren. Mijnheer de minister, u weet dat een visverkoper uit Oostende regelmatig Brussel aandoet. Dat is een belangrijk afzetgebied voor verse vis. Hij verkoopt zijn vis huis-aan-huis. Door deze verplichting wordt hij onderworpen aan de rij- en rusttijden. Wanneer diezelfde koper zijn waren aan de man brengt in het prachtige Liedekerke is dat niet het geval.

Mijnheer de minister, moeten beide uitzonderingsmaatregelen naast elkaar worden gelezen? Worden huis-aan-huisverkopers die van Oostende naar Brussel gaan, verplicht om een tachograaf in hun voertuig te installeren? Gelden voor de duur van de daadwerkelijke huis-aan-huisverkoop dan de rij- en rusttijden?

**04.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Tommelein, het mooie Liedekerke ligt net iets meer dan honderd kilometer van Oostende verwijderd. Het spijt me.

De uitzonderingen om een tachograaf te installeren en te gebruiken op het Belgisch grondgebied werden opgenomen in verordening 561 van 2006, die u overigens geciteerd hebt, en in het koninklijk besluit van 9 april 2007. In de lijst met uitzonderingen komt de verkoop aan huis niet langer voor. Die maatregel werd niet door mijn onmiddellijke voorganger, maar door de voorganger van mijn voorganger genomen. Daarbij wil ik aanstippen dat het koninklijk besluit van 14 juli 2005 dat u aanhaalt, verwijst naar de bepalingen van de verordening die gelden buiten België.

In de huidige reglementering – en ik beklemtoon huidige reglementering – op de rust- en rijtijden wordt in een uitzondering voorzien voor de voertuigen van visserijbedrijven die in het kader van hun eigen bedrijvigheid worden gebruikt voor ritten binnen een straal van honderd kilometer rond de vestigingsplaats van het bedrijf. Deze uitzondering is evenwel niet van toepassing op een huis-aan-huisverkoper van vis: zoals een huis-aan-huisverkoper van groenten niet gelijkgeschakeld kan worden aan een landbouw- of tuinbouwbedrijf, kan een huis-aan-huisverkoper van vis niet gelijkgeschakeld worden aan een visserijbedrijf. Bijgevolg zijn de huis-aan-huisverkopers zonder uitzondering verplicht de tachograaf te gebruiken, voor zo ver zij de maximaal toegepaste massa van het voertuig van meer dan 3,5 ton overschrijden. Op dezelfde manier zijn ook de verplichte rij- en rusttijden te respecteren.

Ik heb evenwel gevraagd de toestand van vóór 9 april 2007 eens te onderzoeken, om na te gaan in welke mate deze vernieuwing echt een verbetering was. Begrijpt u wat ik bedoel?

**04.03** **Bart Tommelein** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp zeer goed wat u bedoelt. Ik ging ook al voorstellen om dat eens te evalueren. Ik ben blij dat u mij voor bent en hebt gevraagd om het te evalueren. Ik denk dat we daarin pragmatisch moeten zijn. Brussel is toch een vrij dichtbevolkt gebied. Ik zeg dikwijls in Oostende dat hier de betere vis te vinden is. 's Morgens komen de huis-aan-huisverkopers naar hier met de beste vis die in de Oostendse wateren gevangen is.

Als we weten dat Brussel ongeveer 115 kilometer van Oostende en

vendeurs à domicile doivent-ils oui ou non installer un tachygraphe et respecter les temps de conduite et de repos?

**04.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Les exceptions relatives à l'installation d'un tachygraphe sont prévues dans les arrêtés royaux mentionnés. La réglementation actuelle prévoit effectivement l'obligation d'installer un tachygraphe et de respecter les temps de repos et de conduite dans le cadre d'une vente intervenant à plus de cent kilomètres du lieu d'établissement de l'entreprise. J'ai toutefois pris l'initiative de faire examiner les dispositions de l'arrêté royal du 9 avril 2007 pour étudier l'opportunité d'une adaptation éventuelle.

**04.03** **Bart Tommelein** (Open Vld): Je me réjouis d'entendre que le ministre fera examiner ce dossier. L'on pourrait peut-être envisager de porter la distance maximale à 120 kilomètres, étant donné que Bruxelles se trouve à environ 100 kilomètres de la côte et que la capitale constitue un champ d'action commercial pour

Zeebrugge – van de Kust – is gelegen, zouden we misschien toch enige pragmatische houding kunnen aannemen door de huidige norm van 100 kilometer op te trekken naar 120 kilometer. Dan kunnen we op zijn minst de visverkopers toelaten om in de hoofdstad op een deftige manier hun beroep uit te oefenen. Dat zou een goede zaak zijn.

les entreprises de pêche situées à la côte.

Ik neem nota van het feit dat u de zaak laat evalueren, wat ik alleen kan toejuichen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

#### **05** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Bruno Stevenheydens** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "een speciaal rijgeschiktheidsattest om collega's mee te nemen met een bedrijfswagen" (nr. 4571)

- mevrouw **Linda Musin** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "carpooling met bedrijfswagens" (nr. 4605)

#### **05** **Questions jointes de**

- **M. Bruno Stevenheydens** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'attestation d'aptitude à la conduite spéciale permettant le covoiturage avec des collègues dans une voiture de société" (n° 4571)

- **Mme Linda Musin** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le covoiturage en voiture de société" (n° 4605)

**05.01** **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, als men tijdens de werkuren collega's meeneemt met een bedrijfswagen dient men te beschikken over een speciaal rijgeschiktheidsattest. Het gewone rijbewijs voor een personenwagen volstaat niet. Om het speciale rijattest te verkrijgen dient men een positieve oogtest voor te leggen.

**05.01** **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Les personnes qui embarquent durant les heures de travail des collègues à bord d'une voiture de société doivent disposer à cet effet d'un certificat d'aptitude spécial. Il convient notamment de passer avec succès un test de la vue. Il semblerait que les conducteurs concernés ignorent largement la réglementation en la matière. En cas d'infraction, ils s'exposent ainsi à de lourdes amendes. Heureusement, aucun problème ne semble se poser dans l'immédiat au niveau des assurances. La confusion règne en tout état de cause dans ce domaine et de nombreux chefs d'entreprise ne sont pas au courant de la réglementation. Il y a ici deux poids et deux mesures sur le plan de la sécurité routière étant donné par exemple qu'un parent peut transporter quotidiennement des enfants sans devoir disposer d'une attestation.

Uit een aantal steekproeven en uit reacties op een radioprogramma van twee weken geleden blijkt dat men amper op de hoogte is van deze reglementering. Bestuurders die niet in orde zijn riskeren zware boetes. In eerste instantie dacht men ook dat de verzekeringen bij een ongeval niet zouden betalen. Uit reacties op het radioprogramma bleek echter dat de meeste maatschappijen ondertussen laten weten hebben dat zij wel uitbetalen bij een ongeval. In ieder geval zorgde het voor de nodige verwarring en veel bedrijfsleiders zijn niet op de hoogte van deze reglementering. Uit de praktijk blijkt dat voor een ouder die dagelijks de kinderen vervoert het gewone rijbewijs volstaat. Een werknemer die tijdens de werkuren een collega vervoert dient echter over dit speciale rijattest te beschikken. Men concludeert hieruit dat voor de verkeersveiligheid met verschillende maten en gewichten wordt gewerkt.

Mijnheer de staatssecretaris, u bent ondertussen uiteraard op de hoogte van deze reglementering. Weet u in welke mate men daar bij de lokale besturen van op de hoogte is? Hebt u – of uw voorganger – reeds initiatieven genomen om deze reglementering te wijzigen? Deze reglementering geldt ook wanneer bestuurders van een bedrijfswagen op het traject van en naar het werk collega's meenemen. Deze strenge reglementering is eigenlijk absurd omdat de overheid het zogenaamde autodelen aanmoedigt. Het is dan toch wel eigenaardig dat men dat met deze reglementering eigenlijk ontmoedigt omdat de bestuurder dan in overtreding is. Hebt u al eens nagegaan of de

Le ministre sait-il dans quelle mesure les administrations locales sont au courant de cette

personeelsleden van het federaal Parlement of van de overheidsdiensten – ik denk dan niet aan de chauffeurs die waarschijnlijk wel over dat speciaal attest beschikken – die al eens een wagen gebruiken om collega's in dringende omstandigheden weg te voeren allemaal beschikken over zo'n speciaal rijgeschiktheidsattest? Mijnheer de staatssecretaris, hebt u de voorbije weken al concrete initiatieven genomen om deze absurde reglementering aan te passen?

réglementation? La réglementation s'applique en effet également lorsque des conducteurs emmènent des collègues dans une voiture de société pour les déplacements domicile-lieu de travail. On en arrive ainsi à décourager le covoiturage. Le ministre a-t-il d'ailleurs déjà vérifié si les services publics eux-mêmes respectent la réglementation en la matière? A-t-il déjà pris des initiatives pour modifier la réglementation?

**05.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Stevenheydens, de rijbewijsreglementering bepaalt sedert 1998 dat de houders van een rijbewijs categorie B in een aantal gevallen over een attest van medische rijgeschiktheid moeten beschikken. Dit attest wordt meestal bekomen bij een arbeidsgeneeskundige dienst die zowel een ogentest als een medisch onderzoek uitvoert. De houder van een rijbewijs van categorie B moet over zo'n attest beschikken volgens artikel 43.4, voor het vervoer van personeel georganiseerd en uitgbaat door een werkgever met eigen, gehuurd of in leasing genomen materieel en op de eigen verantwoordelijkheid.

**05.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Depuis 1998, la réglementation relative au permis de conduire stipule que les titulaires d'un permis B doivent dans un certain nombre de cas disposer d'une attestation d'aptitude médicale à la conduite. Cette attestation peut être obtenue après un test de la vue et un examen médical.

Letterlijk genomen zou een werknemer die met een bedrijfswagen collega's vervoert dus in het bezit moeten zijn van zo'n attest, niet alleen tijdens de dienstverplaatsingen maar ook in het kader van het woon-werkverkeer. Deze letterlijke toepassing is evenwel nooit de bedoeling geweest. Het was veeleer de bedoeling om wie beroepsmatig met een bedrijfswagen personeel vervoert te verplichten om een medisch onderzoek te ondergaan, bijvoorbeeld de chauffeur die de werknemers van een bouwbedrijf vervoert naar een werf of de chauffeur die ambtenaren naar een vergadering brengt. Bij occasioneel vervoer van collega's en in het kader van het woon-werkverkeer is het niet de bedoeling dat men over een attest zou beschikken.

En vertu du texte de loi actuel, tout travailleur qui transporte des collègues à bord d'une voiture de société doit donc être en possession d'un certificat médical attestant son aptitude à la conduite alors que tel n'a jamais été l'objectif de la loi. Celle-ci visait en effet uniquement à obliger les travailleurs désignés par leur employeur comme chauffeurs professionnels à prouver leur aptitude à la conduite sur la base d'un examen médical. Cette loi visait donc, par exemple, les chauffeurs qui transportent tous les matins des ouvriers vers des chantiers et les en ramènent le soir.

Ik ga ermee akkoord dat een strikte interpretatie eigenlijk contraproductief is om bepaalde doelstellingen die wij van overheidswege hebben, bijvoorbeeld op het vlak van het bevorderen van carpooling, te bereiken. Ik moet derhalve erkennen dat de huidige wettelijke bepaling aanleiding geeft en kan geven tot interpretatie – wat kennelijk recent gebeurd is bij een controle – met als resultaat dat er rechtsonzekerheid is ontstaan die zo snel mogelijk moet worden opgelost. Ik heb derhalve mijn administratie gevraagd om zo snel mogelijk de wettelijke bepaling aan te passen en te versoepelen, zonder uit het oog te verliezen dat met betrekking tot het georganiseerd vervoer van personeel door de werkgever, de nodige waarborgen inzake de medische rijgeschiktheid moeten voorhanden zijn.

Etant donné que le texte de loi existant donne lieu à des interprétations erronées et génère ainsi une insécurité juridique, j'ai demandé à mon administration de le modifier.

Er ligt een voorstel op tafel om de medische rijgeschiktheid voor rijbewijscategorie B alleen nog te verplichten voor door de werkgever aangestelde beroepschauffeurs, voor het vervoer van personeel en voor de chauffeurs die met een minibus of een lichte vrachtauto met dubbele cabine werkcollega's vervoeren. Ik denk dat daarmee de

voornaamste categorieën worden geviseerd inzake het vervoer van meerdere personeelsleden van wie men bijkomende waarborgen kan verwachten in het kader van de medische rijgeschiktheid. Het gaat dus in de richting die u zelf aangaf.

**05.03 Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben uiteraard zeer tevreden met uw antwoord. U hebt zelf gezegd dat het niet de bedoeling was dat het zo strikt werd toegepast. Die strikte interpretatie is inderdaad onzinnig. Ik heb het radioprogramma twee weken geleden gehoord en ik was zelf verbaasd. Ik was daarvan niet op de hoogte. Heel wat bedrijfsleiders die men contacteerde, waren hiervan ook niet op de hoogte. We lazen de volgende dag in de kranten heel wat verwondering over deze zaak. Ook op internet kon ik uit heel wat reacties opmaken dat heel weinig mensen op de hoogte waren. Ik stel mij dan ook de vraag hoe goed de lokale besturen en de federale overheid op de hoogte waren van die strikte interpretatie. Het gevolg dat u daaraan geeft om dit alleen nog voor de chauffeurs toe te passen, is een logisch en goed gevolg.

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

**06 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les soupçons de fraude en matière de permis provisoires" (n° 4599)**

**06 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de vermoedens van fraude met voorlopige rijbewijzen" (nr. 4599)**

**06.01 François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, les détenteurs du permis provisoire qui échouent à deux reprises à l'examen pratique doivent suivre une formation de six heures de cours pratiques dans une école de conduite. Un cachet "centre d'examen" est apposé sur le permis provisoire après chaque échec. Nous savons statistiquement que les résultats ne sont pas particulièrement brillants. Il est assez étonnant de constater que peu de candidats suivent ensuite cette formation obligatoire de six heures.

Selon des renseignements que j'ai pu obtenir auprès de centres d'examen, de plus en plus de candidats se présentent avec leur permis provisoire en deux morceaux. La partie réservée aux échecs est ainsi, de façon surprenante, détachée de l'autre partie. Sur cette base, la plupart des centres de conduite invitent les intéressés à se rendre à leur administration communale pour réclamer un duplicata. Or les administrations communales ne sont pas informées des échecs des personnes qui viennent demander une copie. Dès lors, celle-ci est vierge de tout cachet confirmant l'échec.

Je soupçonne donc qu'il s'agisse là d'une fraude destinée à éviter de devoir suivre les six heures de formation après avoir échoué deux fois. En coupant le document en deux, pour ensuite expliquer qu'il n'a pas retrouvé la partie comprenant les emplacements réservés à la notification des échecs, le candidat au permis de conduire obtient de son administration communale un duplicata. Cela constitue donc bien une manière frauduleuse de remettre les compteurs à zéro dans la procédure suivie.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'indiquer si votre administration est informée de telles pratiques? Si, oui, quelles

**05.03 Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Nous sommes entièrement satisfaits de cette solution, qui est logique et rapide.

**06.01 François Bellot** (MR): Houders van een voorlopig rijbewijs die tweemaal zakken voor het praktisch rijexamen moeten zes uur rijles volgen bij een rijsschool. Na elke onvoldoende wordt er een stempel in het voorlopig rijbewijs gezet. Gelet op het slaagpercentage doet het beperkte aantal kandidaten dat die opleiding volgt toch wel de wenkbrauwen fronsen. Blijkbaar scheuren sommige kandidaat-bestuurders het gedeelte waarop de onvoldoendes staan van hun voorlopig rijbewijs af of vragen ze een duplicaat aan van dat rijbewijs, dat door het gemeentebestuur zonder enige vermelding van onvoldoendes wordt afgeleverd. Is uw administratie op de hoogte van dat bedrog? Welke maatregelen heeft ze genomen om dat fenomeen te beteugelen?

dispositions a-t-elle éventuellement prises pour juguler ce phénomène qui semble se répandre?

Je vous remercie de votre réponse.

**06.02 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Monsieur Bellot, les pratiques que vous venez d'évoquer m'ont été communiquées. Toutefois, je signale que nous ne pouvons pas surestimer le nombre de candidats qui, par ce biais, échappent à l'obligation de suivre les six heures de cours pratiques après deux échecs à l'examen pratique.

Il faut dire que la procédure qui permet de profiter de ce système est, en réalité, relativement lourde. En effet, le candidat qui demande un duplicata de son permis de conduire provisoire, dans le but de se présenter à l'examen pratique, sans avoir suivi les cours prescrits, va devoir changer de centre d'examen pour réussir. S'il ne le fait pas, le centre dispose des données le concernant et ne l'acceptera donc pas à l'examen pratique tandis qu'il reportera les échecs sur le permis provisoire.

Or, étant donné que le candidat au permis de conduire de la catégorie B doit subir l'examen pratique dans le centre d'examen dans la zone duquel est situé soit son domicile soit son école de conduite agréée où les cours pratiques ont été suivis, il doit par conséquent changer de domicile ou encore suivre des cours dans une autre école de conduite qui lui permettra de se présenter à l'examen pratique.

L'information selon laquelle un nombre limité de candidats suivent les six heures de cours pratiques devrait être vérifiée par une étude des statistiques relatives aux candidats qui se présentent à l'examen pratique. Même s'il apparaît que peu de candidats suivent une formation dans une école de conduite, cette situation ne résulte pas nécessairement d'une fraude massive de la part des candidats.

En effet, il convient de ne pas perdre de vue que le candidat qui a échoué deux fois ne doit suivre les cours que pour obtenir l'accès à l'examen pratique. Il peut, entre-temps, continuer à conduire sans avoir satisfait à cette condition. Or, d'une part, l'allongement de la période de validité des permis de conduire et, de l'autre, la possibilité d'obtenir plusieurs permis de conduire provisoires successifs, permettent au candidat qui a échoué deux fois à l'examen pratique de reporter le suivi des cours.

Il n'en demeure pas moins que mes services se montrent particulièrement attentifs, lors des contrôles qui ont lieu dans les centres d'examen et au sein des administrations communales, à la manifestation de toute fraude en la matière. Les centres d'examen sont également invités à tout mettre en œuvre pour veiller au respect des dispositions réglementaires.

**06.03 François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse qui était suffisamment claire.

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

**07** Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le tourne à droite cycliste" (n° 4646)

**06.02** Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Men moet het aantal kandidaat-bestuurders dat zich op die manier aan het verplichte praktische rijonderricht onttrekt, niet overschatten. Een kandidaat die met bedrieglijk opzet een duplicaat aanvraagt, moet meteen ook een ander examen centrum zoeken. Aangezien hij het examen moet afleggen in de zone waar hij gedomicilieerd is of waar zijn rij school zich bevindt, moet hij dus hetzij van domicilie veranderen hetzij in een andere rij school les volgen om zich opnieuw voor het praktische rijexamen te kunnen aanbieden.

De informatie betreffende het aantal kandidaat-bestuurders dat zes uur praktijkles volgt, dient te worden nagegaan. Maar zelfs al zijn die gegevens correct, dan betekent dat niet noodzakelijk dat er op grote schaal fraude wordt gepleegd.

Door de verlenging van de geldigheidsduur van de rijbewijzen en de mogelijkheid om verscheidene opeenvolgende voorlopige rijbewijzen te verkrijgen, kan het verplicht volgen van lessen inderdaad lang uitgesteld worden.

Mijn diensten blijven waakzaam toezien op zulke praktijken tijdens controles die worden uitgevoerd bij de gemeentebesturen en in de examen centra. Die laatste worden eveneens verzocht toe te zien op de naleving van de regelgevende bepalingen.

**07** Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het rechtsaf slaan van fietsers" (nr. 4646)

**07.01** Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, comme on dit régulièrement, le vélo est un bon moyen de préserver la santé mais c'est aussi un moyen efficace de mobilité.

Dans certains cas et surtout dans certaines grandes villes, c'est parfois le moyen le plus rapide pour arriver en sécurité d'un point à un autre. Une série de législations ont facilité les choses.

Faut-il le dire aussi: une certaine législation reste très méconnue des automobilistes. J'en veux pour preuve le fait qu'un grand nombre d'automobilistes ignorent encore que, dans un carrefour, un cycliste a priorité sur une voiture lorsqu'il le traverse.

Monsieur le secrétaire d'État, certaines villes européennes font l'expérience de permettre aux cyclistes, lors de l'existence d'un feu rouge, de tourner à droite, c'est-à-dire de ne pas respecter le feu et ce uniquement dans ce cas de figure car ils ne gênent personne en agissant ainsi; ils gagnent un peu de temps puisqu'ils ne doivent pas ralentir. Par ailleurs, c'est aussi un obstacle en moins pour certains véhicules.

Les associations de cyclistes sont demandeuses.

Avant éventuellement de prendre une initiative parlementaire, je souhaitais connaître votre point de vue. Je sais qu'un certain nombre d'études ont été réalisées en la matière. Je ne les ai pas toutes lues. Votre cabinet a sans doute davantage la possibilité que moi d'en prendre connaissance. À travers votre avis, c'est donc également l'état de la question que je désirerais connaître.

**07.02** Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Crucke, je dois vous dire que je ne suis pas favorable à un "tourne à droite cycliste" aux carrefours équipés de feux rouges et cela pour plusieurs raisons.

Premièrement, le fait d'ignorer le feu rouge pour tourner à droite est exclu pour tout conducteur dans notre pays, tant sur la base de la Convention de Vienne sur les règles de la circulation que sur celles concernant la signalisation routière. Comme notre pays est signataire des Conventions de Vienne, il ne peut envisager une telle mesure sans une adaptation de ces conventions internationales.

Deuxièmement, dans la pratique, il ne semble pas sans risque d'autoriser les cyclistes de tourner à droite et de prendre leur place sur la chaussée au moment où le trafic motorisé venant de gauche peut avancer tout droit. De plus, en prenant la courbe, un cycliste va se dégager un peu du bord de la chaussée, ce qui augmente le risque d'impact avec les véhicules qui y circulent de plein droit puisque pour eux le feu est vert.

Troisièmement, avant de pouvoir tourner à droite sans encourir de risque d'impact avec d'autres cyclistes, les cyclistes qui ignorent le feu rouge devraient également céder le passage aux cyclistes qui circulent sur la chaussée ou la piste cyclable dans laquelle ils

**07.01** Jean-Luc Crucke (MR): Een aantal Europese steden voert een experiment waarbij ze fietsers toelaten bij rood licht rechts af te slaan zonder rekening te houden met het rode verkeerslicht want ze storen niemand en ze winnen er een beetje tijd mee. De verenigingen van fietsers zijn vragende partij. Vooraleer een parlementair initiatief te nemen, vernam ik graag uw standpunt hierover.

**07.02** Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik ben geen voorstander van het 'rechtsaf slaan van fietsers' aan een rood licht om verschillende redenen. Ten eerste is het negeren van een rood licht om rechts af te slaan, voor alle bestuurders verboden in ons land, zowel op basis van het Verdrag van Wenen over de verkeersregels als op basis van de regels betreffende de verkeerstekens. Ons land heeft het verdrag ondertekend: een dergelijke maatregel kan niet overwogen worden zonder aanpassing van het verdrag. Ten tweede, fietsers toelaten om rechts af te slaan en hun plaats op de weg in te nemen op het ogenblik dat het gemotoriseerd verkeer links van hen aankomt en voorrang heeft, kan een veiligheidsrisico betekenen. Door

s'apprêtent à s'engager.

Quatrièmement, les cyclistes doivent aussi donner la priorité aux piétons qui traversent, ce qui dans la pratique réduit encore les secondes de temps qu'ils gagneraient en ignorant le feu rouge.

Cinquièmement, si l'on accordait la faveur du "tourne à droite" en passant le feu rouge aux cyclistes, il faudrait en fait l'accorder également aux autres catégories d'usagers dont le comportement est associé à celui des cyclistes par le Code de la route. Je pense aux cyclos de type A, parfois type B, aux engins de déplacement motorisés ou non qui circulent plus vite qu'à l'allure du pas.

Pour toutes ces raisons, je n'entends pas promouvoir cette idée pour la traduire dans le Code de la route. Un feu rouge doit rester un feu rouge, c'est-à-dire un signe obligatoire et univoque de s'arrêter et de céder le passage.

Par ailleurs, je n'entends pas non plus lancer de projet-pilote avec des dispositifs de feux orange clignotants pour les cyclistes comme s'apprêtent à le faire Strasbourg ou Bordeaux – je crois que vous en avez parlé dans votre proposition – à un nombre limité de carrefours, invoquant que le "tourne à droite cycliste" serait admis aux Pays-Bas. Le cas des Pays-Bas est en effet particulier, ce pays n'ayant pas signé la Convention de Vienne, ce que la Belgique a fait.

af te slaan verwijderd een fietser zich een beetje van de rand van de weg, wat het risico vergroot op een aanrijding met voertuigen die er van rechtswege rijden, aangezien het licht voor hen groen is. Ten derde, de fietsers die het rood licht negeren, moeten ook voorrang verlenen aan fietsers die op de weg of op het fietspad rijden die zij willen oprijden. Ten vierde, fietsers moeten ook voorrang verlenen aan overstekende voetgangers, waardoor ze de tijd die ze winnen door het rode licht te negeren, weer verliezen. Ten vijfde, deze toelating zou dan ook moeten worden gegeven aan andere categorieën gebruikers wier gedrag door de Wegcode gelinkt wordt aan dat van de fietsers. Ik denk hierbij aan bromfietsen uit categorie A, soms B, (motor)voertuigen die sneller dan stapvoets vooruitgaan.

Om deze redenen wens ik die idee niet op te nemen in het verkeersreglement. Een rood licht moet eenduidig blijven wijzen op een verplichting om te stoppen. Ik zal ook geen proefproject op het getouw zetten met oranje knipperlichten voor fietsers zoals men in Straatsburg of Bordeaux van plan is op een beperkt aantal kruispunten, omdat het systeem van de rechtsafslaande fietsers in Nederland toegelaten is. Nederland heeft het Verdrag van Wenen inderdaad niet ondertekend, terwijl België dat wel gedaan heeft.

**07.03** **Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse.

Vous savez que la prudence parlementaire consiste à prendre l'avis du gouvernement et de son ministre avant de rédiger une proposition. J'entends que le feu est au rouge. Cela ne sert donc à rien de rédiger une proposition qui recevrait un double feu rouge.

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

**08** **Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la reconfiguration de l'espace aérien européen" (n° 4098)**

**08** **Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de**



**eerste minister, over "de herconfiguratie van het Europees luchtruim" (nr. 4098)**

**08.01** **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je souhaite vous interroger sur la reconfiguration de l'espace aérien européen.

Les compagnies "low cost" européennes de "The European Low Fares Airline Association" (ELFAA) plaident pour une réforme de la gestion du trafic aérien – la presse en a fait écho récemment – et un redécoupage des lignes aériennes en Europe en vue d'un ciel européen plus cohérent. Elles estiment notamment que leurs propositions permettraient d'économiser 5 milliards d'euros, 12 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, ce qui n'est pas rien vu la situation actuelle, et 21 millions de minutes de retard dans l'espace aérien européen, c'est-à-dire une élimination de près de 75% des retards existant.

La reconfiguration de l'espace aérien européen est un processus en cours depuis 2004. C'est Belgocontrol qui, en Belgique, est à l'écoute des clients, des aéroports et des autres acteurs du secteur pour parvenir à cette harmonisation.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle est actuellement la position de la Belgique concernant ce sujet et où en sont les négociations engagées par Belgocontrol?

Sachant également que d'ici 2020 le trafic européen aura doublé, ne pensez-vous pas qu'il serait bon d'accélérer le processus pour parvenir à une harmonisation européenne qui réduira les retards, les coûts et les dommages écologiques et ce dans des délais raisonnables?

**08.02** **Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, cher collègue, l'introduction du ciel unique européen répond déjà au plaidoyer qui est fait par la ELFAA. Cette législation prévoit la création d'accords de coopération, ce que l'on appelle "the Functional Airspace Blocks" ou FAB, entre les États membres de l'Union européenne, sur la base de flux fonctionnels de trafic aérien et non plus sur la base des frontières nationales ou des limitations entre l'espace aérien civil et militaire.

Cela aura pour effet d'améliorer la sécurité, d'accroître la capacité, de comprimer les coûts et de diminuer la pollution au niveau des émissions.

La mise en place d'un tel accord de coopération liant la Belgique avec cinq autres pays sous le nom de "FAB Europe Central" est en cours de discussion. Y participent la Belgique, les Pays Bas, le Luxembourg, l'Allemagne, la France et la Suisse. Une décision devrait être prise après l'été 2008 quant à la forme précise de cette collaboration. L'État belge est très favorable à la collaboration avec ses pays voisins afin d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien.

**08.01** **Xavier Baeselen** (MR): De lagekostenmaatschappijen die lid zijn van de European Low Fares Airlines Association (ELFAA) pleiten voor een hervorming van de luchtverkeersleiding. Ze zijn van mening dat middels hun voorstellen 5 miljard euro kan worden bespaard, de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 12 miljoen ton kan worden teruggebracht en 75 procent van de huidige vertraging kan worden weggewerkt.

Welk standpunt neemt België thans hierover in? Hoever staan de onderhandelingen die Belgocontrol heeft aangevat? Moet het Europese harmonisatieproces in deze sector niet worden versneld, wetende dat het luchtverkeer tegen 2020 zal verdubbelen?

**08.02** Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: De invoering van de 'Single European Sky' komt reeds tegemoet aan de verzuchtingen van de ELFAA. Die wetgeving voorziet in samenwerkingssakkoorden tussen de Europese lidstaten op grond van functionele luchtverkeersstromen, en dus niet langer op grond van landsgrenzen of van beperkingen tussen het burgerlijke en het militaire luchtruim. Zo wordt de veiligheid verbeterd, neemt de capaciteit toe, blijven de kosten beperkt en is er minder vervuiling.

Een dergelijk samenwerkingssakkoord tussen België en vijf andere landen (Nederland, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland), 'FAB Central Europe' genaamd, ligt momenteel ter tafel. Na de zomer van 2008 wordt er

beslist welke vorm die samenwerking precies zal aannemen.

De Belgische overheid is een groot voorstander van de samenwerking met die buurlanden die het gebruik van het luchtruim kan optimaliseren.

**08.03 Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le ministre, je me réjouis d'apprendre que ce dossier avance et que nous pourrions arriver à une solution très rapidement.

**08.03 Xavier Baeselen** (MR): Het verheugt me dat er vooruitgang wordt geboekt in dit dossier en dat er spoedig een oplossing komt.

Il y va de l'intérêt des consommateurs en particulier pour la problématique des retards mais aussi et surtout de l'écologie en général.

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

**09 Question de M. Xavier Baeselen au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les obligations qui incombent aux compagnies low cost non européennes qui opèrent sur le sol européen" (n° 4500)**

**09 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de minister van Klimaat en Energie over "de verplichtingen voor niet-Europese lowcostluchtvaartmaatschappijen die op het Europees grondgebied actief zijn" (nr. 4500)**

**09.01 Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, cette question était adressée au départ à M. Magnette, ministre du Climat, de l'Énergie et en charge de la Protection de la Consommation, mais on m'a dit que c'est vous qui alliez y répondre.

**09.01 Xavier Baeselen** (MR): Een honderdtal passagiers van de lowcostmaatschappij Atlas Blue, een dochteronderneming van Royal Air Maroc, zaten tijdens de nacht van maandag 7 op dinsdag 8 april vast op de luchthaven Brussels Airport. Omstreeks middernacht kondigde de maatschappij aan de reizigers aan dat ze om 6 uur 's ochtends zouden kunnen vertrekken. Om 6 uur was er nog steeds geen toestel beschikbaar en deelde de maatschappij mee dat er enkele plaatsen vrij waren op een vlucht van 13.40 uur, met de vermelding dat enkel gezinnen met kinderen aan boord zouden mogen gaan. Daarna werden er nog twee vluchten voorzien. De maatschappij wilde een zeventigtal passagiers laten vertrekken met de vlucht van 14 uur. Daarbij zou volgens alfabetische volgorde worden gewerkt. Maandagavond hebben de reizigers 5,50 euro gekregen. Ik heb alleszins nooit in een hotel kunnen overnachten met dat bedrag. Op dinsdagochtend hebben de passagiers eveneens

Je voulais me faire l'écho d'une mésaventure qui est arrivée à une centaine de passagers d'une compagnie aérienne "low cost", Atlas Blue, filiale de Royal Air Maroc. Ces personnes ont été bloquées dans la nuit du lundi 7 au mardi 8 avril à l'aéroport de Bruxelles-National.

D'abord retardé, l'avion n'est finalement jamais arrivé à Bruxelles pour emmener les passagers à Marrakech. Selon la compagnie aérienne, l'appareil était indisponible pour une raison et une période indéterminées. La compagnie a d'abord annoncé aux voyageurs, vers minuit, qu'ils auraient un avion à 06.00 heures du matin. À 06.00 heures, il n'y avait pas d'appareil à l'horizon et la compagnie a annoncé que quelques places étaient disponibles sur un vol à 13.40 heures, mais en précisant immédiatement que seules les familles avec enfants pourraient embarquer. Deux autres vols ont ensuite été prévus. Sur celui de 14.00 heures, la compagnie a dit qu'elle prendrait une septantaine de passagers, les premiers dans l'ordre alphabétique.

Les voyageurs ont reçu un bon de 5,50 euros lundi soir. Je ne sais pas si cela leur a permis de louer une chambre d'hôtel mais, en ce qui me concerne, je n'ai jamais pu prendre de chambre d'hôtel avec cette somme. Ils ont également reçu 13 euros le mardi matin. Avec les prix pratiqués à l'aéroport, les passagers ont finalement pu s'acheter un sandwich et une boisson.

Les voyageurs n'ont pas reçu d'information, la police a même dû jouer les intermédiaires car une certaine nervosité se faisait sentir.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles sont les obligations des compagnies non européennes "low cost", car c'est là que se pose le problème, qui opèrent sur le sol européen en matière d'information et de prise en charge du voyageur en cas de problème?

Si aucune obligation n'existe, ne pensez-vous pas qu'un minimum devrait être requis?

Ne pensez-vous pas qu'il serait intéressant de porter le dossier au niveau européen?

13 euro gekregen, waarmee ze een broodje en een drankje konden kopen. De reizigers kregen geen enkele informatie. De politie heeft zelfs moeten bemiddelen, want de spanning was te snijden.

Wat zijn de verplichtingen van niet-Europese lowcostmaatschappijen die op Europees grondgebied vliegen op het vlak van informatieverstrekking en opvang van de passagiers bij problemen? Indien er geen verplichtingen bestaan, denkt u niet dat men dan moet voorzien in een minimumverplichting? Zou het niet nuttig zijn om het dossier aan te kaarten op Europees niveau?

**09.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur Baeselen, en ce qui concerne vos deux premières questions, je puis vous répondre que les droits et obligations des passagers aériens sont énoncés dans le règlement européen du 11 février 2004 qui établit des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance aux passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol.

Ce règlement s'applique à tous les vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne, de même qu'à tous les vols au départ d'un État tiers à destination d'un État membre de l'Union européenne si la compagnie aérienne est une compagnie communautaire. Il prévoit les mêmes obligations en matière d'information et de prise en charge en fonction du délai d'attente pour toutes les compagnies aériennes, qu'elles soient européennes ou pas, et quel que soit le type de compagnie, 'low cost', charter ou une compagnie qui assure des vols réguliers.

Le dossier est porté par l'ensemble des acteurs concernés, donc aussi bien par les autorités nationales que par les instances européennes. Des réunions de concertation sont par ailleurs organisées à intervalle régulier, à l'initiative de la Commission européenne, pour harmoniser autant que faire se peut le traitement des réclamations des passagers aériens.

L'économie du système veut que les passagers fassent part de leurs griefs en première instance dans la compagnie aérienne qui a réalisé le vol. C'est suffisant dans 90% des cas. Si les passagers n'obtiennent pas satisfaction, ils peuvent alors se tourner vers l'organisme national territorialement compétent ou encore en référer aux services ad hoc de la Commission européenne en charge de la protection des passagers aériens.

**09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe**: De rechten en plichten van luchtreizigers worden opgesomd in de Europese verordening van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. Deze verordening is van toepassing op alle vluchten die vertrekken vanuit een luchthaven gelegen op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie en op alle vluchten die vertrekken uit een derdeland met bestemming een lidstaat van de Europese Unie indien de luchtvaartmaatschappij een Europese maatschappij is. Naargelang de wachttijd gelden dezelfde verplichtingen inzake informatie en opvang voor alle luchtvaartmaatschappijen. Het dossier wordt behartigd door alle betrokken spelers, dus zowel de nationale autoriteiten als de Europese instanties. Op initiatief van de Europese Commissie worden trouwens overlegvergaderingen belegd om de behandeling van klachten van luchtreizigers te stroomlijnen.

Het gaat om een getrappt systeem, waarin de passagiers hun grieven in eerste instantie moeten kenbaar

maken aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoerde. Die demarche volstaat in 90 procent van de gevallen. Indien ze geen voldoening krijgen, kunnen ze zich wenden tot de nationale, territoriaal bevoegde, instelling of tot de ad-hocdiensten van de Europese Commissie die bevoegd zijn voor de bescherming van de luchtvaartpassagiers.

**09.03 Xavier Baeselen (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, si je vous comprends bien, en ce qui concerne les compagnies extra-communautaires, il n'y a qu'une obligation d'information...

**09.03 Xavier Baeselen (MR):** Als ik het goed begrijp, geldt voor niet-EU-maatschappijen enkel een informatieplicht.

**09.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État:** ... et de prise en charge, en fonction du délai d'attente. Dans le cas que vous avez cité, normalement la prise en charge aurait dû être assurée. En cas de plainte, étant donné qu'il s'agit d'une compagnie marocaine, c'est la Commission européenne qui devra la traiter.

**09.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe:** Een informatie- én een opvangplicht. Een en ander is afhankelijk van de wachttijd. In het aangehaalde geval hadden de reizigers moeten worden opgevangen. Indien er klachten zijn, moeten de passagiers zich niet tot Marokko, maar wel tot de Europese Commissie wenden.

**09.05 Xavier Baeselen (MR):** Je vous remercie.

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

Le **président:** Ceci termine nos travaux avec M. Schouppe.

#### **10 Questions jointes de**

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la rémunération des administrateurs de Belgacom" (n° 4038)

- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les salaires des dirigeants des entreprises publiques" (n° 4573)

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les salaires des dirigeants des entreprises publiques" (n° 4798)

#### **10 Samengevoegde vragen van**

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bezoldiging van de bestuurders van Belgacom" (nr. 4038)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lonen van de topmanagers van overheidsbedrijven" (nr. 4573)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lonen van de topmanagers van overheidsbedrijven" (nr. 4798)

**10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Monsieur le président, je vous remercie.

Madame la ministre, je sais que, dans votre note de politique générale et à travers les médias, vous avez déjà évoqué cette question. Je vous ai ainsi entendue avec beaucoup d'intérêt au journal télévisé de la RTBF. Le quotidien "De Tijd", s'appuyant sur des documents annexes à la convocation de l'assemblée générale de Belgacom,

**10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Kan u ons meer uitleg geven over de meer dan royale bezoldiging van de bestuurders van Belgacom, die met overheidsgeld wordt gefinancierd?

avait annoncé que Didier Bellens – administrateur délégué de cette entreprise – avait reçu 3,57 millions d'euros en salaire et primes en 2007, après avoir gagné en 2006 2,6 millions d'euros. C'est plus qu'une modeste indexation!

De même, il semblerait que les huit administrateurs du groupe – lequel, bien que sous gestion privée, est une entreprise publique avec fonds d'État - se sont partagés plus de 12 millions d'euros la même année.

Madame la ministre, pouvez-vous nous donner des éclaircissements sur ces rémunérations plus que confortables, accordées à partir de l'argent public? Ou alors, s'agit-il d'un mythe, dont le "Tijd" se serait fait l'écho par erreur, en multipliant par dix le montant réel?

**10.02 Inge Vervotte**, ministre: Monsieur le président, je commencerai par quelques considérations générales au sujet des questions. Ensuite, je détaillerai mes réponses à M. Flahaux.

Les entreprises publiques sont actives dans un environnement très compétitif et en perpétuelle mutation. Il importe donc qu'elles puissent attirer des personnes compétentes qui soient rétribuées convenablement. Par ailleurs, ces sociétés se doivent de donner l'exemple sur le plan de la transparence dans la prise de décision, de la nomination des dirigeants et de la politique des salaires, ainsi qu'en termes de bonne gestion. Le Conseil des ministres nomme les administrateurs délégués et les démet de leurs fonctions par arrêté royal.

Cependant, les droits et devoirs réciproques, y compris les rémunérations, sont définis dans un accord bien précis entre les parties concernées, c'est-à-dire entre l'administrateur et le conseil d'administration. La loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques ne confère donc pas cette compétence au ministre des Entreprises publiques, mais bien aux conseils d'administration. Ces derniers sont guidés par les recommandations des comités de rémunération qui existent au sein de chaque entreprise publique: La Poste, Belgacom, SNCB Holding et Infrabel. Ainsi, le principe de bonne gestion s'applique également aux entreprises publiques.

Le conseil d'administration doit veiller à ce que la rémunération globale des administrateurs délégués ne soit pas exorbitante, mais proportionnelle aux responsabilités qu'ils exercent. Je plaide en faveur d'actions qui soient entreprises lors de la signature de chaque nouveau contrat avec un administrateur délégué pour garantir cette proportionnalité. Comme je l'ai déjà annoncé, j'ai entamé un dialogue avec les présidents des conseils d'administration au sujet de la rémunération globale.

J'insiste sur les principes suivants. La réalisation d'une étude comparative de type "benchmarking" qui déterminera les salaires de fonctions identiques dans des entreprises similaires permettra de fixer un plafond pour la rémunération globale. Lors de la définition du montant de la rémunération annuelle variable, la préférence sera donnée à des critères quantifiables (augmentation du nombre de clients, bénéfices, cash flow, satisfaction des clients) par rapport à des critères non quantifiables.

**10.02 Minister Inge Vervotte**: De overheidsbedrijven moeten bekwame werknemers kunnen aantrekken. Ze hebben ook een voorbeeldfunctie te vervullen op het stuk van de doorzichtige besluitvorming, de benoeming van bestuurders, het loonbeleid en good governance. De ministerraad benoemt de gedelegeerde bestuurders en ontheft ze van hun functie. De wederzijdse rechten en plichten, met inbegrip van de bezoldigingen, zijn vastgelegd in een overeenkomst tussen de bestuurder en de raad van bestuur die zich daarbij door de aanbevelingen van een bezoldigingscomité laat leiden. De raad van bestuur ziet erop toe dat de bezoldiging van de gedelegeerde bestuurders evenredig is met hun verantwoordelijkheden.

Ik heb de kwestie van de globale bezoldiging ter sprake gebracht bij de voorzitters van de raden van bestuur. Een vergelijkende benchmarkingstudie zal ons helpen om een plafond voor deze bezoldiging vast te leggen. Meetbare criteria zullen een belangrijke rol spelen bij de omschrijving van de variabele jaarbezoldiging. De doelstellingen zullen jaarlijks worden aangepast. Verder wordt ook rekening gehouden met de vergoeding van de kosten. Afhankelijk van de resultaten van deze besprekingen zal ik nagaan of voor de leden van

Chaque année, on ajustera les objectifs sur base desquels la rémunération variable sera accordée, en fonction de l'évolution du marché, des résultats de la concurrence et des priorités des actionnaires. La prise en charge des frais (ligne téléphonique fixe au domicile privé, système d'alarme, etc.) sera aussi prise en compte. En fonction des résultats de ce dialogue, j'évaluerai si une approche similaire peut être appliquée aux membres des comités de direction. Par la suite, je suggérerai d'éviter de donner une trop grande importance aux objectifs de court terme comme paramètres pour établir la rémunération variable annuelle.

Pour répondre à la question de M. Flahaux sur les rémunérations des administrateurs délégués, en tenant compte de la possibilité d'obligation de confidentialité de certaines données, nous devons d'abord vérifier qu'elles peuvent être rendues publiques.

En ce qui concerne Belgacom, le montant de la rémunération et des autres avantages accordés directement ou indirectement à l'administrateur délégué se compose comme suit. Le coût salarial de base, y compris la rémunération variable, s'élève à 1.794.000 euros. Les avantages postérieurs à l'emploi représentent 903.480 euros et les options sur actions 39.767 euros.

Le montant des rémunérations et autres avantages accordés directement ou indirectement aux membres du comité de direction se compose comme suit. Le salaire annuel de base plus les rémunérations variables s'élèvent à 3.402.083 euros. Les avantages postérieurs à l'emploi représentent 1.928.428 euros et les options sur actions 98.330 euros. Les indemnités de fin de contrat s'élèvent à 3.330.100 euros.

Pour le groupe SNCB, les rémunérations brutes suivantes ont été payées en 2006 telles que publiées dans les rapports annuels. Pour M. Jannie Haak de la SNCB Holding, 483.000 euros; pour M. Lallemand, 477.932,26 euros et pour M. Descheemaeker de la SNCB, 481.213,94 euros.

Enfin, pour La Poste, l'administrateur délégué a bénéficié en 2007 d'un salaire de 0,9 million d'euros stable par rapport à 2006 comprenant un salaire de base et un salaire variable. En 2007, 174 options ont également été attribuées à M. Thijs, comme cela a été mentionné dans le rapport annuel.

Je voudrais souligner, pour conclure, que les objectifs liés au salaire variable comprennent déjà actuellement des critères importants liés à la qualité comme la qualité de la distribution du courrier par exemple, à la satisfaction des clients mesurée par des études indépendantes ou encore à l'engagement de personnel. Le principe est bien présent de la liaison de cette rémunération à des objectifs qui ne sont pas purement financiers mais en rapport avec les raisons de l'existence de cette société pour les citoyens. Nous veillerons au renforcement de ce lien.

**10.03 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Monsieur le président, lors de sa note de politique générale de cette semaine, la ministre avait déjà montré son souci de rémunérations équitables. Dans un univers concurrentiel, il est normal que les patrons des entreprises publiques

de directiecomités een gelijkaardige aanpak kan worden toegepast. Daarna zal ik voorstellen om niet te veel belang te hechten aan de kortetermijndoelstellingen om de variabele jaarbezoldiging te bepalen.

Bij Belgacom bedragen de loonkosten van de gedelegeerd bestuurder 1.794.000 euro. Bovenop dat bedrag komen nog de uitkeringen na tewerkstelling (903.480 euro) en de aandelenopties (39.767 euro). De jaarbezoldiging van de leden van het directiecomité bedraagt 3.402.083 euro, met inbegrip van de variabele bezoldiging, plus de uitkeringen na tewerkstelling (1.928.428 euro) en de aandelenopties (98.330 euro). De beëindigingsvoordelen bedragen 3.330.100 euro.

Tot slot wil ik preciseren dat de doelstellingen die gelinkt zijn aan het variabele loon nu al rekening houden met criteria inzake de kwaliteit van de dienstverlening, de klanttevredenheid en de inzet van het personeel. We zullen toezien op een versterking van dat verband.

**10.03 Jean-Jacques Flahaux (MR):** In haar algemene beleidsnota heeft de minister al aangetoond dat ze wil ijveren voor

soient eux aussi plus que correctement rémunérés. Il est vrai aussi que la publication de certains chiffres entraîne pas mal de questions.

Au-delà du salaire de base, il y a le salaire variable et les stock-options qui sont un aspect important du problème et les parachutes dorés. Hier encore, la télévision suisse a diffusé un reportage sur le départ du patron de l'Union des banques suisses qui se trouve dans une situation épouvantable, devant même revendre une partie de ses avoirs à Singapour, ce qui ne l'a pas empêché de partir avec 20 millions de francs suisses en plus comme prime de départ.

Quand il y a des résultats, il est normal qu'on soit bien payé. Il y a certaines dérives, même si je ne veux pas parler d'abus comme le fait M. Van der Maelen en commission des Finances, qui font naître des questions.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**11** **Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het onderzoek naar de efficiëntie van de NMBS" (nr. 4056)**

**11** **Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'enquête sur l'efficacité de la SNCB" (n° 4056)**

**11.01** **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, deze vragen zijn als het ware opgespaard door de tijd. De zwaarte van de opdracht wordt verlicht door het feit dat ik ze aan dezelfde minister mag stellen. Mevrouw de minister, u hebt trouwens een nog scherpere blik op de toekomst dan voorheen.

Mevrouw de minister, mijn eerste vraag gaat over de beslissing van begin dit jaar om de efficiëntie van de NMBS te laten onderzoeken. Daar werd gesteld dat tegen Pasen duidelijkheid zou worden geschapen over de manier waarop de bevoegdheden tussen NMBS, Infrabel en de NMBS-holding beter op mekaar zouden worden afgestemd. Wij hebben daarover de voorbije dagen nog met u van gedachten gewisseld tijdens de bespreking van de beleidsnota.

Ik wilde nog eens vragen wat de resultaten zijn van dit onderzoek?

Hoe zullen de resultaten in concrete maatregelen worden omgezet?

Hebt u reeds concrete plannen om bepaalde doelstellingen te realiseren?

**11.02** **Minister Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, vandaag hebben de drie maatschappijen van de NMBS-groep elk een bepaalde operationele bevoegdheid. Dat is met één doel voor ogen, namelijk de klant een kwaliteitsvol vervoer aanbieden.

Voor de klant maakt het dus niet uit wie waarvoor verantwoordelijk is. Hij beschouwt de NMBS-groep vaak nog als één maatschappij. Wij moeten echter eerlijk zijn, wij zullen nooit meer naar die situatie terugkunnen dat de NMBS één grote familie was.

De verdeling van de bevoegdheden tussen de drie maatschappijen geeft echter aanleiding tot heel wat discussie over de genomen of te nemen beslissingen. Soms leidt dat tot operationele problemen.

billijke bezoldigingen. Het spreekt voor zich dat de bazen van de overheidsbedrijven meer dan correct vergoed moeten worden, maar bepaalde cijfers, stock options en andere gouden handdrukken doen toch vragen rijzen.

**11.01** **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): On nous avait promis qu'avant Pâques, une clarification serait apportée au sujet de l'étude portant sur la manière dont seraient harmonisées les compétences respectives de la SNCB, d'Infrabel et de la holding SNCB. A quels résultats cette étude a-t-elle abouti? Quelles mesures tangibles comptez-vous prendre pour atteindre les objectifs fixés?

**11.02** **Inge Vervotte**, ministre: Les trois sociétés qui composent le groupe SNCB ont chacune une compétence opérationnelle bien spécifique, l'objectif principal étant d'offrir aux clients des transports de grande qualité. Le 22 février 2008, j'ai chargé le bureau d'audit *Roland Berger Strategy Consultants* de soumettre à une évaluation approfondie la collaboration entre ces trois sociétés. Le rapport final m'a été

Daarom vond ik het noodzakelijk om dat even onder de loep te nemen.

In dit raam heb ik dan ook beslist om een overheidsopdracht uit te schrijven met als doel een grondige evaluatie uit te voeren van de samenwerking tussen de drie maatschappijen van de NMBS-groep. Deze opdracht werd op 22 februari gegund aan Roland Berger Strategy Consultants. Een eindrapport werd mij bezorgd op 17 maart 2008.

Het rapport bevat drie delen. Het eerste deel geeft een oplistijng van een aantal knelpunten op het vlak van de operationele bevoegdheden, HR-management en governance en regulering. Deze vaststellingen zijn gebaseerd op tal van interviews die de consultant heeft uitgevoerd met het topmanagement van de NMBS-groep en ook enkele externe experts.

In het tweede gedeelte worden er een aantal aanbevelingen gedaan om deze knelpunten op termijn te kunnen wegwerken. Deze aanbevelingen worden voorgesteld in ficevorm waarbij aandacht wordt besteed aan de context van het probleem, de te ondernemen acties, de verantwoordelijkheden, de verwachte impact alsook de timing.

In het derde deel wordt kort ingegaan op de mogelijke organisatorische scenario's.

Ik heb ervoor geopteerd om conform de wens uitgedrukt in het regeerakkoord eerst de voorbereidingen van de beheersovereenkomsten af te werken en dus daarna de gesprekken aan te vatten met betrekking tot de aanbevelingen van het rapport. U weet echter, zoals besproken bij de beleidsnota, dat er een link is in de beheersovereenkomsten naar dit rapport en de conclusies die wij hieruit zullen trekken.

Rekeninghoudend met de extreem korte duurtijd van de opdracht, in ieder geval voor een opdracht van dergelijke omvang, en de manier waarop de gegevensverwerking is gebeurd – het gebeurde enkel en alleen op basis van interviews, dat benadruk ik toch wel – moet er worden gesteld dat de aanbevelingen met de nodige voorzichtigheid dienen te worden geïnterpreteerd en moeten zij, mijns inziens, toch wel het voorwerp uitmaken van een aantal bijkomende analyses: financieel, operationeel, om maar een paar elementen te noemen. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan de nieuwe beheersovereenkomsten. In elk van die drie wordt dus een artikel voorzien dat vermeldt dat de resultaten van het onderzoek aanleiding kunnen geven tot een wijziging in de taakverdeling en ook in de modaliteiten van samenwerking tussen de drie maatschappijen. Desgevallend zal de wijziging dan ook worden opgenomen in een bijvoegsel van dezelfde beheersovereenkomst.

**11.03** **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor de heel concrete opsomming van wat er is gebeurd.

Mijn vraag luidt heel algemeen wat nu eigenlijk grosso modo de directieven zijn naar de drie aparte entiteiten. Gaat het vooral om de vaststelling dat er toch nog meer coherentie moet komen en dat de zaken nog te veel gefragmenteerd werden aangepakt, of is er geen

adressé le 17 mars. La première partie comporte l'énumération d'un certain nombre de problèmes ayant trait aux compétences opérationnelles, basée sur des interviews avec la direction et des experts externes. La deuxième est constituée des recommandations visant à résoudre ces problèmes à terme. Dans la troisième partie, différents scénarios organisationnels sont passés en revue.

J'ai l'intention de finaliser la préparation des contrats de gestion et d'entamer ensuite des discussions au sujet des recommandations du rapport.

Compte tenu de la durée extrêmement courte de la mission, les recommandations formulées doivent être interprétées avec circonspection. Les trois nouveaux contrats de gestion sont actuellement en cours d'achèvement. Un article de ces contrats dispose que les résultats de l'enquête peuvent donner lieu à des modifications au niveau de la répartition des tâches et de la coopération entre les trois sociétés.

**11.03** **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Quelles sont les directives pour les trois entités? Une plus grande cohérence s'impose-t-elle?



globale conclusie uit te trekken?

**11.04** Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer Doomst, ik wil niet vooruitlopen op de bespreking ten gronde. Ik denk dat het document zeker en vast nog veel het voorwerp zal uitmaken van debatten in deze commissie, wat trouwens ook een goede zaak is.

**11.04** **Inge Vervotte**, ministre: Je ne souhaite pas anticiper la discussion de fond, mais il conviendra d'opter pour le modèle organisationnel le plus adapté.

De conclusie is dat er op een bepaald moment een keuze gemaakt zal moeten worden voor een organisatorisch model. In het rapport worden aanbevelingen geformuleerd met verschillende organisatorische structuren. Op een gegeven moment zal de keuze gemaakt moeten worden voor de meest aangepaste organisatorische nieuwe structuur in het licht van de wijze waarop wij de NMBS voort zien functioneren in de veranderende en in de toekomst hoogstwaarschijnlijk ook geliberaliseerde context.

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

**12** **Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verkoop van treintickets via het internet" (nr. 4057)**

**12** **Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la vente de billets de train sur internet" (n° 4057)**

**12.01** **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag betreft de verkoop van tickets via internet. Wij stellen vast dat dit momenteel om 10% van de totale verkoop gaat.

**12.01** **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Le service Transport International de la SNCB souhaite augmenter la vente de billets de train internationaux par le biais de l'internet, ce qui suppose un certain nombre d'aménagements. Ainsi, le nombre de gares où l'on pourrait acheter des billets internationaux serait ramené de 104 aujourd'hui à 35 fin 2008. On envisage aussi l'introduction d'un différentiel de prix. Faut-il y voir la préfiguration du sort qui sera réservé au trafic intérieur?

Men zegt dat de dienst Internationaal Verkeer van de NMBS die verkoop in de toekomst nog wil stimuleren. Om de distributie rendabel te houden zouden er grondige hervormingen moeten worden doorgevoerd. Tegen het einde van het jaar zou het aantal stations waar men een internationaal ticket kan kopen blijkbaar drastisch verminderen. Terwijl dat vandaag nog kan in 104 stations, zou dat tegen het einde van dit jaar maar kunnen in 35 stations. Men denkt er ook aan een prijsverschil in te voeren om dat wat te stimuleren.

Volgt u die evolutie? Het gaat om de dienst Internationaal Verkeer. Is dit een voorbode van een toepassing voor het nationale verkeer? En in welke mate zal het prijsverschil de prijs van tickets verhogen?

**12.02** Minister **Inge Vervotte**: De activiteit Internationaal Verkeer wordt in 2010 geconfronteerd met de volledige liberalisering, zoals door Europa is bepaald. Het is daarom normaal dat de NMBS zich voorbereidt op de gewijzigde omgeving en, zoals de Europese Commissie voorziet, probeert die economische activiteit, die geen beroep meer zal kunnen doen op overheidsmiddelen, rendabel te maken.

**12.02** **Inge Vervotte**, ministre: À partir de 2010, le trafic ferroviaire international sera entièrement libéralisé. La SNCB s'y prépare dès aujourd'hui. Elle se demande dans cette optique s'il faut continuer à proposer des billets internationaux dans 104 gares. Les usagers peuvent acheter des billets internationaux dans une gare, par le biais d'un *callcenter* et par l'internet. L'offre internationale de liaisons ferroviaires ne s'en trouvera certainement pas simplifiée, de sorte que le prix des billets pourra être modifié à tout moment en fonction des places

Op dit ogenblik wordt aan een dergelijk plan gewerkt. Daarvoor zal de directie de noodzakelijke maatregelen treffen in haar beleidvoering om het gewenste economische resultaat te halen, tegen 2010 weliswaar. In dit verband wordt onderzocht in hoeverre in de huidige 104 stations de verkoop van internationale biljetten voor het internationaal verkeer nodig is, gezien het distributiebeleid van de NMBS die op dat vlak ondertussen een multi channel distribution heeft uitgebouwd.

De klanten kunnen hun aankopen zowel via de stations als via een callcenter alsook via internet boeken en betalen. Het internationaal aanbod wordt steeds complexer door de toepassing van een permanent yield management, namelijk het vinden van de juiste balans tussen het vullen van alle beschikbare capaciteit en het vragen van de hoogste prijs – zoals gekend in de luchtvaartsector - voor het internationaal aanbod, zoals Thalys, Eurostar, TGV, enzovoort, waardoor de prijs van een biljet op elk moment, op basis van de beschikbaarheid van de stoelen, kan wijzigen.

Permanente vorming is dus nodig om de consument het juiste biljet met de beste prijs te kunnen aanbieden.

In dit verband, en gezien de concentratie van de verkoop in een eerder beperkt aantal stations, wordt onderzocht om de verkoop in 30 tot 40 stations te brengen maar de afhaalfunctie van de biljetten wel te handhaven in ongeveer hetzelfde aantal stations als vandaag.

Hierdoor kan de consument via alle kanalen een biljet aankopen en ook nog het biljet afhalen zo dicht mogelijk bij de woonplaats, indien gewenst, want men kan het immers ook laten opsturen.

De NMBS zal bij definitieve beslissing zorgen voor voldoende communicatie met de klant. Deze informatie zal ook geruime tijd vóór de inwerkingtreding gebeuren zodat we niet voor verrassingen komen te staan.

Voor het binnenlands verkeer is de economische omgeving enigszins anders omdat het hier wel gaat om een gesubsidieerde aangelegenheid en dat de geleverde service van de NMBS voor het binnenlands aanbod in het beheerscontract wordt opgenomen.

Zoals vermeld in artikel 20 van het huidig beheerscontract tussen de Staat en de NMBS, zijn de stations de bevoorrechte verkooppunten. Er zijn vandaag dan ook geen plannen om het aantal stations te verminderen.

De NMBS onderzoekt hiernaast ook nog de mogelijkheid om het aantal verkooppunten nog verder uit te breiden via andere kanalen zoals automaten, internet en externe verkooppunten.

Elke beslissing met betrekking tot het internationaal vervoer is zeker geen voorbode van de evolutie voor het binnenlands vervoer, wel integendeel.

In steeds meer Europese landen, onder andere in Nederland en Frankrijk, wordt bij de verkoop en/of de naverkoop aan de balie een vaste vergoeding gevraagd aan de reiziger. De reiziger heeft echter hetzelfde aanbod via het internet of een callcenter en kan zelf ook het biljet afhalen aan een automaat zonder kosten.

De consument zal dus met andere woorden zelf beslissen of het biljet wordt aangekocht via een balie, wetende dat hem voor deze persoonlijke behandeling een vaste fee zal worden gevraagd. Deze handelwijze is eveneens al jarenlang van toepassing in de reisbureaus.

Deze fee zal gekend zijn en zal apart en op een transparante manier

disponibles, comme dans le secteur de l'aéronautique. Il est envisagé aujourd'hui de limiter la vente de billets internationaux à trente ou quarante gares. En revanche, le nombre de gares où l'on pourrait enlever les billets resterait inchangé par rapport à aujourd'hui.

Le consommateur peut ainsi acheter un billet par le biais de plusieurs canaux et l'enlever le plus près possible de son domicile ou se le faire envoyer. La SNCB informera le client à ce sujet bien avant la mise en œuvre du système.

Le contexte économique est différent pour le trafic intérieur, étant donné qu'il s'agit d'une matière subventionnée et que le service est inscrit dans le contrat de gestion. Celui-ci stipule que les gares constituent des points de vente privilégiés et qu'il n'existe pas de projets pour réduire le nombre de gares. La SNCB examine la possibilité d'élargir les points de vente aux distributeurs automatiques, à l'internet et à des points de vente externes. Une décision relative au transport international n'est certainement pas un signe précurseur pour le transport national. Le nombre de pays où l'on demande une indemnisation forfaitaire pour la vente ou le service après-vente au guichet est en augmentation constante. Le voyageur dispose cependant d'une offre identique par le biais de l'internet ou d'un *callcenter* et peut aussi se procurer un billet gratuitement à un distributeur automatique. Il appartient au voyageur de faire un choix. L'indemnisation forfaitaire sera réclamée séparément au consommateur, en supplément du prix du billet.

aan de consument worden aangerekend bovenop de prijs van het biljet.

**12.03 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik leer uit uw antwoord dat er een totaal andere economische context is voor de tickets in internationaal verband dan voor de tickets in nationaal verband.

**12.03 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Le contexte économique est donc totalement différent pour les billets internationaux et se trouve déjà dans une phase définitive.

Ik onthoud eveneens dat dit dus niet meer in een experimentele fase zit, maar bijna in een definitieve fase en dat u daar wel een heel duidelijk onderscheid maakt met het nationale niveau.

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

### **13 Samengevoegde vragen van**

- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de hervormingen bij de pakjesdiensten van De Post" (nr. 4091)
- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de recente problemen met Taxipost" (nr. 4597)

### **13 Questions jointes de**

- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les réformes au sein des services colis de La Poste" (n° 4091)
- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes récents concernant Taxipost" (n° 4597)

**13.01 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, begin maart heeft De Post haar pakjesdiensten hervormd en heeft Taxipost en Kilopost geïntegreerd. In het begin heeft dat toch tot nogal wat klachten geleid. Die kinderziektes hebben blijkbaar toch maar een aantal dagen geduurd. Er zijn echter nogal wat bemerkingen gekomen omtrent de communicatie en de behandeling van de klachten die zijn binnengekomen.

**13.01 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): La réforme des services colis de La Poste réalisée début mars a également débouché sur l'intégration de Taxipost et Kilopost au sein de ces services, une réorganisation qui a suscité au départ un certain nombre de plaintes.

Ging het bij de omschakeling effectief over kinderziektes, die op dit ogenblik reeds zijn opgevangen?

Wat was de oorzaak van de vertragingen?

Zijn de klachten ondertussen verdwenen?

Was de communicatie inderdaad beter?

Is er voor beide hervormingen in een evaluatiemoment voorzien?

Les problèmes apparus lors du passage à la nouvelle structure constituaient-ils réellement des maladies de jeunesse et ont-ils été résolus? Quelle était la raison des retards? Les problèmes à l'origine des plaintes ont-ils été éliminés? A-t-on amélioré la communication? Est-il prévu d'évaluer ces réformes?

**13.02 Peter Luykx** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, mijn vraag sluit aan bij de vraag van de heer Doomst. Het gaat over de opstoot van problemen bij Taxipost. Pakketten blijken systematisch op verkeerde huisnummers te worden aangeboden. De afwezigheidsnota's worden ook onvolledig ingevuld. In de nazorg blijkt dat Taxipost ook in gebreke blijft, enzovoort.

**13.02 Peter Luykx** (CD&V - N-VA): Il semble que les services de Taxipost soient submergés de problèmes depuis les réformes qui ont touché les services colis de La Poste. La Poste admet ces difficultés et avoue la nécessité d'accroître l'efficacité des services. Vu l'importance croissante de ces services pour les entreprises, cette situation se répercute

Ik las ook in De Standaard op 27 maart dat De Post begin maart haar pakjesdienst heeft hervormd, dat dat geleid heeft tot vertragingen tot 10 dagen en dat op een bepaald ogenblik de klachtendiensten de overvloed aan klachten niet meer de baas konden. Overigens blijkt

het aantal klachten ook te zijn toegenomen sedert de verzelfstandiging van Taxipost in 2005.

In het jaarverslag van de ombudsdienst van De Post voor 2005 werd de toename net als nu, toegeschreven aan herstructurering, toen wel met inbegrip van de volledige vervanging van het personeel. Nu werden de problemen bestempeld als kinderziekten.

De Post is zich blijkbaar wel bewust van die problemen en geeft ook in De Tijd van 11 april zelf te kennen dat de efficiëntie nog opgevoerd moet worden door integratie van Taxipost in de huidige structuur.

Gezien het toenemende belang van die diensten voor het bedrijfsleven heeft een en ander volgens mij toch ook een weerslag op de reputatie van het investeringsklimaat in ons land.

Concreet heb ik volgende vragen hierover. Hoeveel klachten heeft de ombudsman van De Post opgetekend inzake Taxipost tijdens de eerste drie maanden van 2008?

Wat was het totale aantal klachten in respectievelijk 2006 en 2007?

Hoe verhoudt het aantal klachten per transactie bij Taxipost zich tegenover die ratio bij de gewone reguliere briefzending?

Hoeveel klanten van Taxipost hebben sinds maart zodanig schade opgelopen dat zij dat hebben laten vaststellen, dat zij de zaken aanhangig gemaakt hebben bij het gerecht?

Wat is volgens u de precieze oorzaak van die opstoot in die gebrekkige dienstverlening?

In welke mate is er sprake van bewust wangedrag van enkelen? Hoe kan De Post intern dat soort gedrag opsporen, opvolgen en, indien nodig, sanctioneren?

Ten vierde, denkt u aan het versterken van de rol van de postregulator ter zake, met het oog op mogelijke externe sanctionering?

Waarom bevindt het jaarverslag van de ombudsdienst van De Post zich niet op de externe webstek van De Post? Waarom was einde maart 2008 het jongste beschikbare jaarverslag dat over 2005? En waarom houdt De Post er überhaupt een dienst als Taxipost op na? Wat is de meerwaarde van die dienst, daar er al verschillende privébedrijven een gelijkaardig aanbod leveren, bijvoorbeeld ABX? Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

**13.03** Minister **Inge Vervotte**: Met het oog op een coherente benadering van de markt heeft De Post enerzijds haar volledig pakjesaanbod herzien, als anderzijds, de organisatie van de dienst zelf. Dat resulteert in een integratie van alle activiteiten van Taxipost en het vroegere kilopostaanbod van De Post in een coherent nieuw gamma van producten in De Post, met als doelstelling beter te kunnen beantwoorden aan de noden van de klanten.

Taxipost is het filiaal van De Post dat gespecialiseerd is in exprespakketdiensten en het bood diensten in de Dag +0, of binnen

inévitablement sur le climat d'investissement dans notre pays.

Combien de plaintes relatives à Taxipost le médiateur de La Poste a-t-il enregistrées au cours des trois premiers mois de 2008? Combien de plaintes a-t-on déposées respectivement en 2006 et en 2007? Pouvez-vous comparer le nombre de plaintes par transaction chez Taxipost et dans le secteur de l'envoi de lettres ordinaires? Combien de clients de Taxipost ont subi depuis mars des dommages tels qu'ils les ont fait constater par la Justice? Quelle est, selon la ministre, la raison précise de ces défaillances? Dans quelle mesure peut-on reprocher à certains individus un comportement volontairement indésirable? Quels sont les efforts entrepris par La Poste pour rechercher et sanctionner les auteurs de ces agissements? La ministre envisage-t-elle de renforcer le rôle du régulateur postal en vue d'une éventuelle sanction externe? Pourquoi le rapport annuel du service de médiation de La Poste ne figure-t-il pas encore sur le site internet? Pourquoi le dernier rapport annuel disponible en mars 2008 était-il celui de 2005? La Poste doit-elle encore maintenir ce type de service alors même que plusieurs entreprises privées proposent une offre semblable?

**13.03** Inge Vervotte, ministre: La Poste a en effet intégré les services de Taxipost et l'ancien Kilopost dans une nouvelle gamme cohérente de produits afin de satisfaire les demandes de la clientèle. Elle veut ainsi améliorer la qualité de son service, tous les paquets nationaux devant désormais être distribués sous les

de 24 uur. Kilopost was het postpakketproduct van De Post, voor de levering, oorspronkelijk, in Dag +4 voor de nationale verzending, die later naar Dag +2-leveringen evolueerde.

Met het nieuwe aanbod wordt een verdere kwaliteitsverhoging beoogd, waardoor alle nationale pakketten voortaan in Dag +1 geleverd zullen worden.

Wat de specifieke vragen betreft die gesteld zijn, voor de eerste 3 maanden van 2008 zijn er 82 dossiers door de ombudsdienst opgetekend, waarvan er nog 18 in behandeling zijn. Het totale aantal Taxipostklachten bedroeg zowel in 2006 als in 2007 ongeveer 6.500 contacten met de klantendienst, voor een jaarlijks volume van 4,5 miljoen zendingen. Dat komt neer op ongeveer 0,1% meldingen op het totale jaarlijkse volume van pakketten. Er zijn geen gevallen geweest waarbij de schade door een deurwaarder werd vastgesteld. Gerechtelijke stappen zijn evenmin ondernomen.

Tijdens de opstart van de eerste fase van het nieuwe aanbod inzake pakketten heeft zich de eerste dag, namelijk op maandag 3 maart, een panne voorgedaan in het callcenter.

Door een softwareprobleem was De Post gedurende een zekere tijd onbereikbaar voor alle klanten, niet alleen voor de pakketten. De wachttijden liepen dan ook hoog op, van twintig minuten tot een uur. Zeer snel werd er beslist om over te gaan tot een noodplan, gedurende twee dagen. Ook bleek de procedure in het callcenter te veel tijd in beslag te nemen. Hierdoor liepen de wachttijden in de callcenters verder op. Vanaf vrijdag 7 maart was de situatie onder controle en gestabiliseerd.

In die periode hebben de medewerkers van De Post en Taxipost alle mogelijke inspanningen geleverd om de dienstverlening maximaal te blijven verzekeren, gezien de context. Het gaat hier geenszins om wangedrag van de medewerkers zelf. Integendeel, zij hebben extra inspanningen geleverd.

Inmiddels is de situatie volledig normaal en is de kwaliteit van de dienstverlening op een normaal niveau. De kwaliteit van de dienstverlening wordt permanent door het management van *Parcels & Express* opgevolgd.

De ombudsdienst is een onafhankelijk, officieel organisme. Bovendien is de dienst sinds vorig jaar bevoegd voor heel de postsector en dus niet alleen meer voor De Post. De verslagen van de dienst kunnen worden geraadpleegd op zijn website. Op de website van De Post worden overigens het bestaan, de opdracht en de gegevens van de website van de ombudsdienst ook vermeld.

De Post wil aanwezig zijn op de groeiende markt van de pakjes. Zij is ervan overtuigd dat zij een belangrijke rol kan spelen dankzij haar nationale dekkinggraad en de kwaliteit van haar diensten. De synergie met het distributienetwerk van brieven en kranten is vanzelfsprekend. Het valt ook op te merken dat het aanbieden van sommige pakjesdiensten – nationale en internationale postpakketten tot 10 kilogram en postpakketten tot 20 kilogram vanuit het buitenland – deel uitmaakt van de universele dienstverlening en dus een verplichting is voor De Post.

48 heures.

Le service de médiation a enregistré 82 plaintes au cours des trois premiers mois de 2008, dont 18 sont encore en cours de traitement. En 2006 comme en 2007, il y a eu au total quelques 6.500 plaintes concernant Taxipost, ce qui représente environ 0,1 % du volume de paquets annuel. Le service concerné n'a fait l'objet d'aucune procédure judiciaire.

Au cours du lancement de la première phase de la nouvelle offre, le callcenter a été victime d'une panne.

En raison d'un problème de logiciel, les délais d'attente pour les clients de La Poste ont atteint une heure, si bien que l'on a rapidement décidé de mettre en œuvre un plan d'urgence pendant une période de deux jours. La lenteur de la procédure mise en place au *call center* a fait en sorte que les temps d'attente sont devenus excessivement longs. A partir du 7 mars, tout est rentré dans l'ordre. Les collaborateurs de La Poste et de Taxipost ont tout fait pour assurer la continuité du service. La qualité du service, qui a retrouvé un niveau normal, fait l'objet d'un suivi permanent de la direction de *Parcels & Express*.

En tant qu'organe officiel et indépendant, le service de médiation est compétent pour tout le secteur postal. Les rapports publiés par cet organisme sont disponibles sur son site Internet. Les informations relatives au service de médiation se trouvent sur le site de La Poste. La Poste entend jouer un rôle important sur le marché de l'expédition de colis, qui est en expansion. Certains services en rapport avec l'envoi de colis font d'ailleurs partie du service universel et doivent donc nécessairement être proposés par La Poste. Pour ce qui est de la communication, La Poste a

Wat de communicatie betreft, werden de grote klanten ingelicht in een facetofacegesprek door het verkoopsteam. Voor de KMO's kon dat, gezien het grote aantal, niet op een zelfde manier gebeuren. Die zijn wel aangeschreven via verschillende mailings.

Voor de particulieren is een informatiecampagne opgestart, met een combinatie van informatie op de website en in de verkooppunten van De Post. De informatie zal worden vergezeld van een informatieleaflet aan alle burgers. De klantendienst van De Post kan hierin natuurlijk ook een belangrijke rol spelen.

Omdat was vastgesteld dat niet iedereen de wijzigingen goed had begrepen, werd een serie van initiatieven opgestart, onder andere de uitgave van een verklarende brochure "Hoe met Taxipost werken?", die aan de klanten werd toegestuurd.

**13.04 Peter Luykx** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord, dat zeer verhelderend was. Het is ook geruststellend dat er nog geen juridische stappen of vaststellingen door deurwaarders werden gedaan. Dat lijkt mij dan ook duidelijk. Misschien was het overroepen in mijn vraagstelling.

Ik mis nog de aanwezigheid van het jaarverslag op de webstek. Zei u dat dit er wel was? U verwees wel naar de gegevens van de ombudsdienst op de webstek.

Het recentste jaarverslag dat ter beschikking is op de website, dateert van 2005. Hebt u daarover iets gezegd?

**13.05 Minister Inge Vervotte:** De jaarverslagen van 2006 en 2007 zullen worden uitgegeven. Normaal gezien worden ze dan ook op de website gezet.

**13.06 Peter Luykx** (CD&V - N-VA): Ik dank u voor uw antwoord.

**13.07 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik heb eruit geleerd dat de communicatieproblemen vooral te maken hadden met een softwareprobleem, dat vrij snel werd behandeld, en dat het systeem permanent wordt opgevolgd.

Ik heb ook nog gevraagd of er een moment is waarop heel de zaak nog geëvalueerd wordt om te zien of het wel de goede richting is. Ik heb echter uit uw antwoord begrepen dat dat permanent gebeurt.

**13.08 Minister Inge Vervotte:** (...) constant. Voor ons is dat ook heel belangrijk. Het is ook aan bod gekomen bij de bespreking van de beleidsnota. Wij blijven constant kijken op welke markten wij ons kunnen positioneren en nieuwe producten kunnen aanleveren, aangezien het volume van de brieven nog altijd daalt. Het is voor ons belangrijk om ook op die markten aanwezig te blijven.

informé ses gros clients lors d'un entretien individuel, cependant que les PME ont été averties par le biais de mailings. Pour la clientèle privée, une campagne d'information a été lancée, notamment par le site internet et les points de vente. Cette campagne est également soutenue par la diffusion de dépliants d'information. De plus, une brochure explicative relative aux services de Taxipost a été publiée.

**13.04 Peter Luykx** (CD&V - N-VA): Il faut se féliciter de l'absence de démarches juridiques jusqu'ici. Le rapport annuel n'est pas encore disponible sur le site.

Le dernier rapport annuel disponible date de 2005. Pourquoi?

**13.05 Inge Vervotte,** ministre: Les rapports annuels de 2006 et 2007 vont être publiés et devraient donc aussi être placés sur le site web.

**13.07 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): La ministre m'apprend, en me fournissant cette réponse, que les problèmes de communication étaient essentiellement imputables à un problème de logiciel qui a été rapidement résolu, que le système est l'objet d'une surveillance permanente et que, si j'ai bien compris, le tout est soumis en permanence à une évaluation.

**13.08 Inge Vervotte,** ministre: Oui, en permanence. Ce point est très important à nos yeux et c'est la raison pour laquelle il a été inscrit dans la note de politique générale. Nous nous efforçons constamment d'adopter le meilleur positionnement et de proposer les

meilleurs produits compte tenu du volume décroissant de lettres.

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

**14** Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'emploi des langues sur les documents émanant de La Poste" (n<sup>os</sup> 4073+4430)

**14** Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het taalgebruik in de documenten van De Post" (nrs. 4073+4430)

**14.01** François Bellot (MR): Madame la ministre, lorsque des clients de la Banque de La Poste commandent des virements et bulletins de versement à un guichet de La Poste, les clients sont supposés recevoir les bulletins de versement avec, en première langue, la langue dans laquelle ils font un choix, en l'occurrence, dans le cas qui nous préoccupe, en français.

Alors que jusqu'à présent ces formulaires reprenaient à la première ligne au début de chaque phrase la formule en français en Wallonie et la formule en flamand en Flandre, le client francophone a reçu des formulaires et des bulletins de versement trilingues où le français apparaît en deuxième position.

L'intéressé peut comprendre que ce genre de bulletin est peut-être plus d'application en Flandre. Cependant, il ne comprend pas à quel titre, en sa qualité de client francophone wallon, il doit recevoir ceux-là dans les trois langues, alors que l'institution bancaire dont il est client lui transmet des formulaires et des bulletins de versement uniquement en français (et en Flandre uniquement en flamand).

Madame la ministre, pouvez-vous m'indiquer quelles sont les dispositions prises en matière d'emploi des langues pour les différentes opérations menées auprès des différents clients de La Poste dans le cadre de leurs relations avec leur banque ou leur institution financière dépendant de l'entreprise publique La Poste ou dont les opérations transitent par celle-ci?

**14.02** Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, la question posée concerne des formulaires émanant de la Banque de La Poste qui, comme filiale de La Poste, n'est pas soumise aux lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative du 18 juillet 1966. En effet, l'article 36 §1er de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques exige entre autres que la participation des autorités publiques dans la filiale doit dépasser 50% pour que la filiale soit soumise auxdites lois du 18 juillet 1966. Ceci n'est pas le cas pour la Banque de La Poste.

Le seul article desdites lois s'appliquant à la Banque de La Poste est l'article 52, §1er qui se prononce uniquement sur la langue à utiliser sur les documents destinés au personnel des entreprises industrielles, commerciales ou financières mais qui n'impose aucune obligation vis-à-vis de leurs clients.

Ceci dit, on tient à souligner qu'en général la Banque de La Poste s'adresse dans le cadre des communications personnalisées à ses clients en français, néerlandais ou allemand en fonction de la langue choisie par ceux-ci. Cependant, dans un souci de contrôle des coûts,

**14.01** François Bellot (MR): Wanneer klanten van de Bank van De Post overschrijvings- en stortingsformulieren bestellen aan het loket, worden ze verondersteld formulieren te ontvangen waarop als eerste taal de taal van hun keuze staat vermeld. Tot dusver stond op de eerste regel van deze formulieren de vermelding in het Frans in Wallonië en in het Nederlands in Vlaanderen. Een Franstalige klant heeft drietalige formulieren ontvangen waarop het Frans in tweede positie stond. De betrokkene begrijpt als Franstalige klant niet waarom hij de formulieren in drie talen krijgt. Welke bepalingen bestaan er op het vlak van het taalgebruik voor de relaties met de klanten van de bank of van financiële instellingen die van het overheidsbedrijf De Post afhangen of die transacties verrichten via De Post?

**14.02** Minister Inge Vervotte: De vraag betreft formulieren van de Bank van De Post, die als filiaal van De Post niet onderworpen is aan de gecoördineerde wetten op het taalgebruik inzake administratieve aangelegenheden van 18 juli 1966. Overeenkomstig artikel 36 §1 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, moet de participatie van de overheid in het filiaal immers meer dan 50 procent bedragen om onder de eerder genoemde wet van 18 juli 1966 te vallen. Dit is niet het geval voor de Bank van De Post. Over het algemeen richt de Bank van De Post zich in het

la Banque de La Poste a décidé, à l'instar d'autres banques, de produire certains formulaires comme le formulaire dont il est question avec une formule trilingue. L'ordre des langues est alterné à chaque production d'un nouveau stock.

kader van gepersonaliseerde mededelingen tot zijn klanten in het Frans, het Nederlands of het Duits naargelang van de taal die zij kiezen. Om de kosten onder controle te houden, heeft de Bank van De Post, in navolging van andere banken, echter beslist, een aantal formulieren, zoals het formulier waarvan hier sprake, met drietalige vermeldingen te laten drukken. De volgorde van de talen verandert telkens wanneer er een nieuwe voorraad aangelegd wordt.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**15** Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la responsabilité civile des accompagnateurs de train" (n° 4117)

**15** Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de burgerlijke aansprakelijkheid van treinbegeleiders" (nr. 4117)

**15.01** Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, il s'agit d'une vieille question. Cela fait longtemps qu'on ne s'est pas vus. Pour être exact, je vous ai vue mais je n'ai pu vous la poser.

**15.01** Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Op 10 maart hebben de treinbegeleiders het werk neergelegd naar aanleiding van een hardhandige interventie van de politie tijdens een gevecht tussen een begeleider en een gebruiker die misnoegd was omdat hij na het geluidssignaal die het sluiten van de deuren aankondigt niet meer mocht instappen. Ik wijs erop dat het intern reglement van de NMBS verbiedt om een passagier te laten instappen zodra dit signaal te horen is.

Il n'est pas nécessaire de vous rappeler – il est peut-être nécessaire maintenant de le faire, quelques semaines plus tard – que la grève des accompagnateurs de train du lundi 10 mars a partiellement perturbé le trafic sur sept grandes lignes du pays. À l'origine de ce mouvement de grogne, une intervention musclée de la police lors d'une rixe entre un accompagnateur et un usager mécontent de ne pouvoir monter dans le train après le signal sonore. La particularité de cette intervention est que, d'après les informations qui ont circulé ces jours-là, c'est l'accompagnateur qui a été menotté et plaqué au sol.

Les réglementations internes de la SNCB interdisent de laisser un passager monter à bord après le signal sonore de fermeture des portes. Si dans le cas présent, des nuances ont été apportées par les services de police quant aux responsabilités de l'accompagnateur concerné, les accompagnateurs se retrouvent de façon générale au centre de plusieurs contraintes contradictoires: faire respecter le règlement de la SNCB, faire rouler les trains à l'heure, avoir un contact convivial avec le public. Enfin, en cas d'accident, l'accompagnateur sera tenu pour responsable personnellement et civilement, si je suis bien informé.

Heeft u gesproken met de minister van Binnenlandse Zaken over de gebeurtenissen die geleid hebben tot deze staking? Kan een treinbegeleider burgerlijk aansprakelijk worden gesteld indien er zich een ongeval voordoet wanneer hij een passagier toelaat om in te stappen na het geluidssignaal? Biedt de NMBS aan haar werknemers een burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering aan voor schade waarvoor zij tijdens de uitoefening van hun beroep aansprakelijk kunnen worden gesteld? Hoe moeten de treinbegeleiders volgens u het

Si conformément aux articles 7 de leur contrat de gestion respectif, la SNCB Holding et Infrabel s'assurent en suffisance ou prennent des dispositions équivalentes afin de couvrir leur responsabilité civile en cas d'accident, la position des accompagnateurs est singulièrement plus compliquée.

Madame la ministre, pouvez-vous me dire si vous avez eu des contacts avec votre collègue ministre de l'Intérieur pour clarifier les événements qui ont conduit à cette grève? Si oui, quelle en a été la



conclusion?

Est-il exact qu'un accompagnateur peut être tenu pour civilement responsable si un accident survient lorsqu'il a accepté qu'un passager monte à bord d'un train après le signal sonore de fermeture des portes?

La SNCB offre-t-elle à ses employés, en l'occurrence les accompagnateurs de train, une assurance en responsabilité civile pour les dommages imputables à leurs responsabilités dans l'exercice de leurs fonctions?

Quel est votre avis sur la conciliation des règles de sécurité et la nécessaire cordialité envers le public de la part des accompagnateurs?

Ne serait-il pas plus simple pour les accompagnateurs, moins frustrant pour les usagers et donc plus productif pour la SNCB d'améliorer les règles de fermeture des portes?

**15.02 Inge Vervotte**, ministre: Monsieur le président, les faits qui se sont déroulés le vendredi 6 mars 2008 en gare de Bruxelles-Central font l'objet d'une enquête judiciaire. Les déclarations lors de l'audition de la police laissent présager un dossier très complexe qu'il appartiendra à l'enquête d'éclaircir.

Je n'ai pas eu de contact avec mon collègue de l'Intérieur pour avoir un feedback car l'enquête judiciaire est en cours.

En outre, les services de sécurité de la SNCB Holding ont des contacts continus avec la police fédérale, ce qui rend possible un tel feedback après la fin de l'enquête.

La loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des agents des services publics dispose que les membres du personnel au service d'une personne publique, dont la situation est réglée statutairement, en cas de dommages causés par eux dans l'exercice de leurs fonctions, à la personne publique ou à des tiers, ne répondent que de leur dol et de leur faute lourde. Ils ne répondent de leur faute légère que si celle-ci présente dans leur chef un caractère habituel plutôt qu'accidentel.

À la SNCB, un règlement spécifique existe déjà depuis 1996. Il donne à chaque membre du personnel de la SNCB le droit, en principe, à l'exonération intégrale des responsabilités et à la garantie financière complète par la SNCB pour le préjudice découlant d'une faute commise par lui dans l'exercice de ses fonctions. Cette intervention devient néanmoins sans objet en cas de fautes de service inexcusables telles que notamment coups et blessures intentionnels, dégradation ou destruction volontaire, vol, préjudice commis en état d'ivresse, etc.

La protection que la SNCB offre à ses employés consiste, en résumé, en une garantie de l'agent en cas de réclamation financière contre lui – elle joue également en cas de faute de service inexcusable mais sous certaines conditions – et en l'attribution d'un avocat en cas de réclamation judiciaire.

naleven van de veiligheidsvoorschriften verzoenen met de noodzakelijk hoffelijkheid die zij ten aanzien van het publiek moeten betuigen? Dienen de regels voor het sluiten van de deuren niet verbeterd te worden?

**15.02 Minister Inge Vervotte**: De feiten van 6 maart 2008 maken het voorwerp uit van een gerechtelijk onderzoek. De treinbegeleiders worden regelmatig geconfronteerd met gebruikers die nog willen instappen terwijl de trein zich al klaarmaakt om te vertrekken. De directie Reizigers bestudeert samen met de betrokken partijen de mogelijkheden om de veiligheid voor de treinbegeleiders te verbeteren.

Om de huidige methode te wijzigen moet er rekening worden gehouden met de bestaande beperkingen op het stuk van het materiaal, de infrastructuur en de stiptheid. De plannen voor het veiliger maken van die vertrekprocedure zouden echter binnen een redelijke termijn afgerond moeten zijn, zonder daarbij het reizigersonthaal of de stiptheid van de treinen in het gedrang te brengen.

Le chef de bord se retrouve régulièrement confronté à des clients pressés d'embarquer dans un train alors que la procédure de départ est déjà entamée. La direction nationale "Voyageurs" étudie en collaboration avec toutes les parties impliquées les possibilités de modification permettant d'augmenter le niveau de sécurité pour le personnel d'accompagnement.

Pour changer la méthode actuelle, plusieurs facteurs entrent en ligne de compte. La contrainte principale concerne le matériel qui circule sur le réseau belge. Dès lors, plusieurs pistes doivent être écartées, car elles nécessiteraient des adaptations fort coûteuses. Il faut également prendre en compte les contraintes liées à l'infrastructure du réseau belge ainsi que la ponctualité des trains.

Toutefois, le projet de sécurisation de cette procédure devrait, en principe, aboutir dans un délai raisonnable, sans perturber l'accueil de la clientèle ni remettre en cause la ponctualité des trains.

**15.03 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, ce problème peut sembler anodin, mais il se pose quasiment chaque jour. Devant fréquemment courir après mon train, j'ai été souvent acteur de ce genre de péripétie, qui peut se révéler dangereuse.

Je suis heureux d'entendre que les chefs de bord qui aident les voyageurs un peu impétueux et tardifs sont couverts par une assurance, pour autant qu'ils n'aient pas commis de fraude grave – cela me paraît assez logique.

Ensuite, je ne puis que vous encourager à essayer, eu égard aux investissements prévus pour de nouveaux matériels, de faire installer une fermeture des portes moins violente et moins dangereuse pour les voyageurs, comparable à celle prévue dans les métros ou dans les ascenseurs. Cette question est complexe, dans la mesure où il faut parfois se décider en un quart de seconde pour demander au voyageur de rester à quai ou pour lui tendre la main afin de l'aider à grimper dans le train.

**15.03 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Gelet op het feit dat dit een vaak voorkomend probleem is, stemt het mij tevreden dat de treinbegeleiders die zenuwachtige reizigers willen helpen die inderhaast nog op de trein willen stappen, verzekerd zijn indien zij geen zware fout begaan.

Vervolgens wil ik u graag aansporen om te laten nagaan of er geen veiliger sluitingsmechanisme kan worden geïnstalleerd, vergelijkbaar met die van metro's of liften.

Dit is een complexe materie. De beslissing om een reiziger al dan niet te laten opstappen moet immers vaak in een oogwenk genomen worden.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **16 Questions jointes de**

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la capacité de contrôle parlementaire sur les filiales d'entreprises publiques, notamment par leur utilisation du mécanisme des intérêts notionnels" (n° 4118)**

- **Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la commande de trains par la SNCB" (n° 4567)**

#### **16 Samengevoegde vragen van**

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de parlementaire controlebevoegdheid ten aanzien van dochterondernemingen van overheidsbedrijven, met name wat het gebruik van de notionele interestaftrek betreft (nr. 4118)**

- **mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bestelling van treinen door de NMBS" (nr. 4567)**

Le **président**: Mme Musin est absente, sa question est dès lors supprimée.

**16.01 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je voudrais reprendre un échange que nous avons interrompu le 10 mars sur la capacité de contrôle parlementaire sur les filiales d'entreprises publiques, notamment par rapport à l'utilisation de mécanismes comme celui des intérêts notionnels. Je vous avais interrogée sur l'utilisation par Belgacom des intérêts notionnels et vous aviez déclaré ne pas savoir si vous pouviez me communiquer ces informations. Comme je vous l'ai dit à l'époque, cela pose pour moi un problème de capacité de contrôle parlementaire qu'il est important d'éclaircir.

La question a été posée ensuite en Conférence des présidents où le représentant du gouvernement a estimé que dans le cas d'entreprises non cotées en bourse, toute information pouvait être donnée au Parlement et que dans le cas d'entreprises cotées en bourse, toute information financière ne pouvait être donnée qu'après la clôture de l'exercice budgétaire, sous peine de risque de suspension de la cotation de l'entreprise concernée. J'ai trouvé d'ailleurs un antécédent avec la Banque nationale. Pour l'exercice 2006, les chiffres que je vous demandais le 10 mars devraient donc être disponibles.

Madame la ministre, vous êtes-vous renseignée sur les données des filiales d'entreprises publiques communicables au Parlement? Quelle sont vos conclusions à l'issue de ces consultations? En tant que ministre de tutelle des entreprises publiques, que comptez-vous faire pour augmenter le degré de transparence et faciliter le contrôle démocratique sur les filiales de ces entreprises?

Pouvez-vous me dire si les filiales de Belgacom ont eu recours aux intérêts notionnels pour l'exercice 2006? Quel bonus fiscal en a-t-il résulté et dans quelle mesure celui-ci a-t-il permis d'améliorer la situation dans ces entreprises en matière sociale, de création d'emplois ou d'investissements environnementaux? Pour ces mêmes filiales, pouvez-vous me confirmer la date de clôture de l'exercice 2007? Si celui-ci est déjà clôturé, pouvez-vous me donner les mêmes renseignements pour cet exercice?

**16.02 Inge Vervotte**, ministre: Cher collègue, comme indiqué dans les réponses précédentes, la valeur des immobilisations financières et actions propres détenues par Belgacom, société de droit public, est supérieure à celle de ses fonds propres, de sorte que conformément à l'article 205ter du Code des impôts sur les revenus, cette société n'a pu revendiquer aucune déduction pour capital à risque. Belgacom, société de droit public, n'a donc pas eu recours aux intérêts notionnels.

Quelques sociétés de droit privé appartenant au groupe Belgacom ont pu faire usage de cette mesure comme toute autre société en Belgique. Je dois souligner que je n'ai pas le droit de m'immiscer dans

**16.01 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik kom terug op onze gedachtewisseling van 10 maart met betrekking tot de parlementaire controle ten aanzien van dochterondernemingen van overheidsbedrijven. U wist op dat ogenblik niet zeker of u me die informatie mocht bezorgen.

In de Conferentie van voorzitters oordeelde de regeringsvertegenwoordiger dat, wat de niet-beursgenoteerde bedrijven betreft, alle informatie aan het Parlement mag worden meegedeeld en dat, wat de beursgenoteerde bedrijven betreft, alle informatie mag worden verschaft na de afsluiting van het begrotingsjaar.

Welke gegevens kan u het Parlement met betrekking tot de dochterondernemingen van overheidsbedrijven meedelen? Hoe zal u, als toezichhoudend minister, de transparantie vergroten en de democratische controle op die dochterondernemingen faciliteren? Hebben de dochterondernemingen van Belgacom in 2006 gebruik gemaakt van de notionele intrestaftrek? Welk fiscaal voordeel haalden ze daaruit? Werd dat voordeel door die bedrijven aangewend met het oog op sociale verbeteringen, jobcreatie en milieu-investeringen? Wanneer wordt het boekjaar 2007 voor die dochterondernemingen afgesloten? Indien dat al gebeurd is, wil u me dan ook de gegevens met betrekking tot dat jaar meedelen?

**16.02 Minister Inge Vervotte**: De waarde van de vaste activa en van de aandelen van Belgacom als publiekrechtelijke onderneming is hoger dan die van haar eigen vermogen, zodat, overeenkomstig artikel 205ter van het Wetboek van de inkomstenbelastingen, dat bedrijf geen gebruik kunnen maken van de notionele intrestaftrek.

les comptes des entreprises privées et qu'il ne saurait être question de contrôle parlementaire ou de demande de transparence envers des sociétés privées. Ce n'est pas à moi d'expliquer leurs comptes mais vous pouvez consulter leurs rapports annuels.

En tant que société cotée en bourse, Belgacom est soumise à la loi du 2 août 2002 qui prévoit un traitement équitable de l'ensemble des actionnaires en ce qui concerne l'information fournie. Les chiffres relatifs aux intérêts notionnels pour les sociétés de droit privé appartenant au groupe Belgacom ne constituent pas une donnée communiquée au marché. Les données de ces personnes morales en tant que filiales de Belgacom sont en effet astreintes au même régime que Belgacom.

Een aantal privaatrechtelijke ondernemingen van de Belgacomgroep heeft wel gebruik kunnen maken van die maatregel. Ik kan me echter niet inlaten met de rekeningen van particuliere bedrijven en er kan geen sprake zijn van enige parlementaire controle of vraag om transparantie ten aanzien van die bedrijven. U kan wel hun jaarrekeningen raadplegen.

Als beursgenoteerd bedrijf valt Belgacom onder de wet van 2 augustus 2002 die voorziet in een billijke behandeling van alle aandeelhouders wat de toegang tot de informatie betreft. De cijfers betreffende de notionele intrestafrek voor de privaatrechtelijke ondernemingen van de Belgacomgroep zijn geen gegevens die aan de markt kunnen worden meegedeeld.

**16.03 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, j'ai bien entendu vos explications: il s'agit de sociétés de droit privé. Comme je vous le disais le 10 mars, une question de principe est posée. J'observe un mécanisme de poupées russes: l'État est actionnaire de Belgacom qui est lui-même actionnaire de sociétés privées. Cela veut dire qu'indépendamment de la question des intérêts notionnels et alors que via Belgacom, de l'argent public est investi, le Parlement a peu de possibilités d'interroger au sujet des politiques de ces filiales. Ces entreprises bénéficient indirectement d'investissements publics. C'est une limite à notre travail parlementaire. Lorsque Belgacom investit dans Proximus ou dans Skynet, cela m'intéresse en tant que parlementaire vu l'importance de l'actionnariat de l'État belge dans Belgacom.

**16.03 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Het is het systeem van de 'Russische matroesjka's': de Staat is aandeelhouder van Belgacom die op zijn beurt aandeelhouder is in particuliere vennootschappen. Er wordt dus wel openbaar geld in Belgacom geïnvesteerd, maar het parlement heeft weinig mogelijkheden om vragen te stellen over het beleid van deze dochtermaatschappijen. Ons parlementair werk heeft zijn grenzen!

**16.04 Inge Vervotte**, ministre: Pour ce qui me concerne, il n'y a pas de problème de transparence: vous pouvez consulter les bilans obligatoirement déposés auprès de la Banque nationale. Seulement, je n'ai pas le droit de vous communiquer ces informations car ces entreprises ne tombent pas sous le contrôle parlementaire. Ce n'est pas un manque de transparence, mais si je commence à faire cela, où va-t-on? Pour moi, il s'agit de savoir ce qui tombe sous le contrôle parlementaire. Pour Belgacom, c'est clair et je réponds aux questions qui concernent l'entreprise. Je ne suis pas mandatée pour le reste et les entreprises privées ne verraient pas d'un bon œil que je réponde à leur sujet en tant que ministre en charge des entreprises publiques.

**16.04 Minister Inge Vervotte**: Ik zie geen probleem qua transparantie: u kan de balans raadplegen die bij de Nationale Bank werd neergelegd. Omdat deze ondernemingen niet onder de parlementaire controle vallen, heb ik echter het recht niet u deze informatie mee te delen. Ik beantwoord de vragen over Belgacom, maar ik ben niet bevoegd voor de rest.

**16.05 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je ne voulais absolument pas vous mettre en cause, ne le prenez pas pour vous. J'ai pris acte de vos explications qui me semblent logiques et je soulève un problème de principe. Un autre ministre en charge des entreprises publiques m'aurait sans doute fourni la même réponse. Je

**16.05 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik heb nota genomen van uw uitleg, maar het is een principekwestie.

voulais ouvrir le débat. Cela continuera à mûrir et on parviendra peut-être à des propositions en la matière, en respectant les limites du droit des entreprises privées.

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

#### **17** Samengevoegde vragen van

- de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "reizende rolstoelgebruikers in het station van Menen" (nr. 4126)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening aan rolstoelgebruikers in het station Menen" (nr. 4134)
- mevrouw Sonja Becq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de besparingen bij de NMBS ten nadele van treingebruikers met een handicap" (nr. 4211)

#### **17** Questions jointes de

- M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les voyageurs en fauteuil roulant à la gare de Menin" (n° 4126)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les services aux personnes en chaise roulante dans la gare de Menin" (n° 4134)
- Mme Sonja Becq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les économies réalisées par la SNCB au détriment des usagers du train présentant un handicap" (n° 4211)

**17.01** Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, toen ik u eergisteren in deze commissie zei dat de NMBS u af en toe iets op de mouw spelde, dacht ik eerlijk gezegd aan deze vraag die toen moest worden gesteld.

Op 30 januari stelde ik u een vraag in verband met de behandeling van gehandicapten in het Gentse Sint-Pietersstation. U zult zich herinneren dat mevrouw Snoy toen stond te zwaaien met een artikel uit *Le Soir*, in verband met een gelijkaardig probleem in Waals-Brabant, en ik met een artikel uit *Het Laatste Nieuws*, in verband met een gehandicapte die in het Gentse Sint-Pietersstation niet echt de service had gekregen waarop hij recht had.

Ik heb het verslag van die dag erop nagelezen. U zei toen onder meer, en ik citeer: "Sinds 1 januari is in het kader van *New Passengers*, de onderstationschef-perron eveneens belast met het onthaal, de informatie en de hulp aan personen met een beperkte mobiliteit. Daarvoor zijn zelfs de personeelsstatuten aangepast". U zei dat op het einde van de aankondiging van een hele reeks maatregelen die werden genomen met betrekking tot de hulp aan gehandicapten. U voegde daaraan toe, speciaal met betrekking tot mijn vraag, dat er dus geen avondklok werd ingesteld bij de NMBS. Daarover handelde immers de klacht van de man uit Gent. U zei toen: "In antwoord op de vraag van de heer Van den Eynde, het onthaal van minder mobiele personen in Gent blijft bestendig verzekerd. Tussen 06.00 uur en 22.00 uur zijn er dagelijks twee tot drie werklieden aanwezig en daarna is er dan de onderstationschef".

Ik moet weer verwijzen naar de krant. In *De Standaard* en de zusterkrant *Het Nieuwsblad* van 1 april doet iemand uit Menen zijn beklag over het feit dat hij alleen nog tussen 08.00 uur en 16.00 uur kan worden geholpen in dat station. Men heeft hem vriendelijk maar kordaat laten verstaan dat indien hij met zijn rolstoel gebruik wil maken van dit station, hij tussen die uren moet komen aangezien men hem daarna niet meer kan helpen.

**17.01** Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Au mois de janvier, je vous ai posé une question concernant les services aux personnes handicapées à la gare de Gand-Saint-Pierre. Vous m'avez répondu que, dans le cadre de *New Passengers*, le sous-chef de gare serait chargé, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008, d'accueillir, d'informer et d'assister les personnes à mobilité réduite. Les statuts du personnel ont même été adaptés à cet effet. La ministre a également indiqué que l'accueil des personnes à mobilité réduite continuerait à être assuré de 6 heures à 22 heures à Gand-Saint-Pierre.

Dans l'édition du 1<sup>er</sup> avril des quotidiens *De Standaard* et *Het Nieuwsblad*, un utilisateur de chaise roulante se plaint de ne plus pouvoir bénéficier d'une assistance qu'entre 8 et 16 heures à la gare de Menin.

Comment expliquer cette situation à la lumière de la réponse antérieure de la ministre? A-t-elle été induite en erreur? Où se situe le problème à Menin et comment la ministre compte-t-elle y remédier?

Ik merk dat ik niet de enige ben die van plan was u hierover vragen te stellen. De heer Van Hecke en mevrouw Becq hebben zich hierbij aangesloten. Ik ben dus niet de enige die dat heeft gelezen in de krant.

Ik herinnerde mij uw antwoord van destijds, en vraag u daarom hoe het nu zit. Had u toen gelijk? Indien ja, wat is er dan verkeerd gelopen in Menen? Hebben ze u, zoals ik veronderstelde, wat op de mouw gespeld? Indien ja, wat zult u daaraan doen?

**17.02 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mevrouw de minister, mijn vraag betreft dezelfde problematiek.

Al enkele weken geleden stelden wij in de commissievergadering vragen naar aanleiding van problemen in andere stations.

Recent stond er ook nog een bericht in *Vers L'Avenir* over de situatie in Namen. Het gebeurt dus wel vaker. Inderdaad, u had indertijd gezegd dat er in Gent-Sint-Pieters geen avondklok ingesteld zou worden. Toch kregen we enkele weken geleden opnieuw berichten, vanuit Menen, dat er zich opnieuw een probleem heeft voorgedaan.

Op de website van de NMBS staat dat er in Menen een mobiele oprijhelling is voorzien en dat er personeel is voorzien van 04.45 uur 's morgens tot 21.00 uur 's avonds voor het onthaal van reizigers met een beperkte mobiliteit. In het weekend, zo wordt vermeld, geldt dat van 05.30 uur tot 13.40 uur. In telefonisch contact met de NMBS sprak men echter niet van een aparte regeling voor het weekend, maar werd gezegd dat de dienst beschikbaar was tot 23.00 uur.

In de praktijk blijkt de dienst beschikbaar te zijn tussen 08.00 uur 's morgens en 16.00 uur. Dat staat toch in contrast met hetgeen u in de commissie gezegd hebt en met de beleidslijnen van de NMBS.

Ook wij vragen ons dus af wat het nu is. Worden de richtlijnen die u in deze commissie uiteenzette, in Menen dan niet nageleefd?

Wat is het precieze probleem, heel concreet?

Tussen welke uren is het effectief mogelijk om in het station van Menen gebruik te maken van de dienst voor mensen met verminderde mobiliteit?

Hoe verklaart u de breuk tussen hetgeen u hier hebt verteld als richtlijn en de praktijk in Menen?

**17.03 Sonja Becq** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij de collega's wat deze thematiek betreft. Het is niet de eerste keer dat dit in de commissie aan bod komt. Ik weet dat er naast Gent en de voorbeelden die u aanhaalt, ook vragen zijn geweest rond een MPI dat in Kwatrecht aanwezig was. Ik meen dat daar uiteindelijk in samenspraak wel een oplossing is gevonden. Dat wil ik toch wel even onderstrepen.

Wat betreft deze situatie sluit ik mij aan bij de vragen van de collega's, wel met een bijkomend aspect. Als het klopt wat er gezegd wordt, op

**17.02 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): À l'époque, la ministre avait en effet déclaré qu'il n'y aurait pas de « couvre-feu » à Gand-Saint-Pierre mais que des informations récentes en provenance de Menin faisaient néanmoins état d'un nouveau problème. Le site web de la SNCB parle d'une plate-forme d'accès mobile à Menin et de la présence de personnel chargé d'accueillir les voyageurs à mobilité réduite entre 4h45 et 21 heures. Le week-end, ce service est assuré de 5h30 à 13h40. Au téléphone, on nous a dit qu'il n'y avait pas d'horaire spécial pour le week-end et que ce service était assuré jusqu'à 23 heures. En pratique, ce service ne semble disponible qu'entre 8 heures et 16 heures, ceci contrairement aux dires de la ministre et aux principes définis dans le cadre de la politique de la SNCB.

Les directives citées ne sont-elles donc pas respectées à Menin? Comment expliquez-vous la différence entre la directive et la pratique à Menin? De quelle heure à quelle heure le service aux personnes à mobilité réduite est-il finalement assuré à la gare de Menin?

**17.03 Sonja Becq** (CD&V - N-VA): Ce n'est pas la première fois que nous soulevons cette question ici. Je souligne toutefois que le dialogue permet parfois de dégager des solutions, comme ce fut le cas pour l'Institut médico-pédagogique à Kwatrecht. De quelle manière recherche-t-on des solutions dans la pratique et

welke manier wordt er dan toch nog gezocht naar oplossingen? In hoeverre wordt er een link gemaakt naar de Gemeenschappen of in elk geval naar de Vlaamse Gemeenschap waar men via engagementen rond mobiliteit en mindermobielenwerking meer rekening houdt met wat er in de NMBS-stations kan? Op welke manier gebeurt het overleg of worden er afspraken gemaakt?

comment les Communautés y sont-elles associées?

**17.04** Minister **Inge Vervotte**: Collega's, ik denk dat u weet dat ik dat een heel belangrijke problematiek vind. Ik kan dat niet overal allemaal zelf gaan controleren, dat is een feit. Wij proberen dus methodes te vinden om ervoor te kunnen zorgen dat de beleidsvisie in de praktijk gehanteerd kan worden. Hoe hebben we dat aangepakt? Ik zal proberen dat heel concreet te verduidelijken naar aanleiding van de onderhandelingen over de beheersovereenkomst. In de vorige beheersovereenkomst zijn er engagementen aangegaan die te maken hebben met enerzijds de 93 stations die infrastructureel toegankelijk moesten zijn en anderzijds de bijstand voor mensen. Hierbij gaat het niet over 93 stations, laat dat duidelijk zijn. Het gaat over 18 stations van de eerste tot de laatste trein, over 36 stations van 06.00 uur tot 22.00 uur 7 dagen op 7, over 21 stations van 07.00 uur tot 21.00 uur alleen tijdens de weekdays en over 28 stations van 06.00 uur tot 14.00 uur of van 08.00 uur tot 16.00 uur, op voorwaarde dat men naar het callcenter belt. Ik kan geen uitspraken doen over individuele incidenten want ik ben uitsluitend afhankelijk van de informatie die mij wordt geleverd. Het is echter vaak zo dat men nalaat het callcenter te bellen en dat er dan problemen ontstaan. Ik blijf dus altijd benadrukken in mijn antwoord dat dit cruciaal is. Men kan een beroep doen op de dienstverlening maar men moet dan wel naar het callcenter bellen.

**17.04** **Inge Vervotte**, ministre: Il s'agit d'une question importante. Il m'est impossible de tout contrôler personnellement sur place et c'est pourquoi nous recherchons des méthodes pour nous assurer que la vision stratégique est observée partout. Des engagements ont été pris, dans le précédent contrat d'exploitation, en ce qui concerne l'aide aux personnes moins mobiles à certains moments: dans 18 gares du premier au dernier train, dans 36 gares de 6h à 22 h, dans 21 gares de 7h à 21h – uniquement les jours ouvrables – et dans 28 gares de 6h à 14h ou de 8h à 16h, à condition d'appeler le call center. Souvent, toutefois, cet appel est négligé et c'est ce qui crée les difficultés.

Door het feit dat ik een en ander opving en dat toch belangrijk vond, heb ik een zinnetje laten opnemen in de nieuwe beheersovereenkomst die wordt afgesloten. Ik zeg dat te allen tijde de huidige dienstverlening er niet op achteruit mag gaan, bij wijze van spreken, en dat het dus gaat om de dienstverlening die er vandaag is en die ook via de website aan de mensen werd meegedeeld. Zo hebben we een zicht op de situatie. Het kan niet zijn dat men erop achteruit gaat. Er worden uiteraard ook onderhandelingen gevoerd om deze situatie nog te verbeteren en in om een serieuze uitbreiding te voorzien inzake bijkomende toegankelijkheid en bijkomende ondersteuning en bijstand in meer stations dan waar dit vandaag het geval is.

J'ai fait mentionner dans le nouveau contrat d'exploitation que la prestation des services ne peut pas régresser. Le niveau actuel doit donc au moins être maintenu. Entre-temps, des négociations sont menées pour encore améliorer la situation et accroître l'accessibilité. Le nouveau contrat d'exploitation comportera des objectifs ambitieux en la matière.

Samengevat, ik vind dit heel belangrijk. Mijn beleidsuitgangspunt blijft hetzelfde. De situatie mag er zeker nergens op achteruit gaan, ze moet er integendeel op vooruitgaan. Er komen ambitieuze doelstellingen in de nieuwe beheersovereenkomsten. Omdat men soms op het terrein wijzigingen doet, laten we er ook de zin inzetten dat er niet op een of andere manier aan de dienstverlening zoals ze vandaag gegarandeerd was kan worden geraakt. Dat is eigenlijk mijn stellingname en dat is wat zal worden opgenomen in de beheersovereenkomst.

**17.05** **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U bevestigt wat u ons de vorige keer hebt verteld. Ik twijfel er uiteraard niet aan dat u dat allemaal niet persoonlijk kunt controleren.

**17.05** **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): La ministre confirme ce qu'elle a dit antérieurement. Il va de soi qu'elle ne peut tout contrôler

Wat het callcenter betreft, is er toch iets merkwaardigs aan de hand. In de krant staat dat contact werd opgenomen met een vereniging voor gehandicapten, die de zaak heeft onderzocht. De vereniging zegt, ik citeer: "Wij eisen dat de NMBS die maatregel ongedaan maakt. Minder mobiele mensen moeten net als anderen onbeperkt kunnen gebruikmaken van het openbaar vervoer". Dan gaat het artikel verder: "In het station in Menen zijn zij op de hoogte van het probleem van de betrokken persoon". Volgens de vereniging voor gehandicapten zei men in dat station: "Wij kunnen daar niets aan doen, hoe graag wij dat ook willen. De besparingsmaatregel werd op hoger niveau genomen". De vereniging zegt verder nog: "Zij sturen ons door naar de chef bureau Beweging in Kortrijk, maar daar weten ze van niets. Daar zeggen ze dat ze de zaak onderzoeken, maar ze kunnen er nog niets over zeggen".

Als ik die vereniging mag geloven, is er nergens sprake van een callcenter. Tussen 08.00 en 16.00 uur kan het station van Menen eronder ressorteren, maar daarna moet men het callcenter inschakelen. Daarom heb ik daarvan gewag gemaakt. Daar rijst dus misschien een probleem van communicatie en informatie met het publiek. Ik vestig uw aandacht daarop, meer niet.

**17.06 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U bevestigt uw beleidslijn die u eerder hebt verkondigd. U vindt het belangrijk en u zult daaraan ook aandacht besteden in de nieuwe beheersovereenkomst. U hebt dat er al in geplaatst, dus ik neem aan dat die overeenkomst al ver gevorderd is. U zegt ook dat het moet blijven zoals het nu gegarandeerd is

Met betrekking tot de situatie in Menen, waar een persoon problemen ondervindt, zegt u dat de dienstverlening gegarandeerd moet blijven zoals het is of was. Wil dat zeggen dat de dienstverlening opnieuw zal zijn zoals vroeger en dat het concrete probleem dat werd aangekaart zal zijn verholpen? De reden die in de krant werd genoemd, was een personeelsvermindering in het station van Menen, waardoor de dienstverlening in de tijd was afgebouwd.

Wat betekent dit dus concreet voor de situatie in Menen? Is de situatie opgeklaard? Is er een oplossing ter plaatse?

**17.07 Sonja Becq** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik was er al van overtuigd dat u zich bekommert over dit thema, omdat u daarvan in het verleden al blijkt hebt gegeven.

Ik hoor u zeggen dat u ook in de beheersovereenkomst hebt laten schrijven dat de bestaande situatie niet mag achteruitgaan. Is er in uw beheersovereenkomst of in andere afspraken met de NMBS ruimte, niet alleen voor informatie aan de reizigers, maar ook voor informatie aan of overleg met mindermobielen centrales of degenen die in Vlaanderen instaan voor het vervoer van personen? Wordt er duidelijk genoeg gecommuniceerd omtrent de problemen? Ik neem het

persoonnellement. Un problème curieux se pose tout de même en ce qui concerne le centre d'appels. Après enquête, une association pour personnes handicapées a demandé que la SNCB annule cette mesure, étant donné que les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir faire un usage illimité des transports publics. À la gare de Menin, on a expliqué à l'association que la mesure d'économie avait été prise à un plus haut niveau et que la gare ne pouvait donc rien y faire. L'association a été orientée vers un responsable à Courtrai, où on ignorait tout de l'affaire et où on examinerait la question. Selon l'association, il n'est donc nulle part question d'un centre d'appels, qui doit pourtant être mis à disposition à partir de 16 heures pour Menin. Il s'agit peut-être d'un problème de communication et d'information au public, sur lequel je tiens à attirer l'attention de la ministre.

**17.06 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): La ministre confirme sa ligne politique antérieure et l'a déjà inscrite dans le nouveau contrat de gestion. Elle affirme également qu'il faut continuer à garantir le service actuel à Menin. Va-t-on dès lors en revenir à l'ancien service pour résoudre le problème? Il était en effet question dans le quotidien d'une réduction du personnel à Menin pour expliquer la régression du service. Cette situation a-t-elle à présent été clarifiée sur place?

**17.07 Sonja Becq** (CD&V - N-VA): La ministre a déjà fait part de sa préoccupation à ce sujet par le passé. Elle affirme que le contrat de gestion stipule explicitement que la situation actuelle ne peut empirer. Le contrat de gestion accorde-t-il toutefois une attention suffisante à l'information et à la concertation? Les accords avec d'autres acteurs en matière de



voorbeeld van Kwatrecht, waar op een bepaald ogenblik werd gezegd dat de oplossing bij de belbus zou kunnen liggen. Dan moet men ook weten dat als er ergens een moeilijkheid is, men afspraken maakt met andere partners in het mobiliteitsgegeven. Staat dat ook in de beheersovereenkomst?

**17.08** Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik denk dat de informatie een belangrijk element is. Daarom blijf ik er ook telkens weer op hameren.

Ik vrees, met de ambitie die we koesteren om toch tot een serieus netwerk te komen van stations, dat we niet kunnen bieden dat het callcenter er in de toekomst voor iedereen is. Nu zeggen we dat er 24 uur op voorhand gebeld moet worden. In de toekomst zou het kunnen, omdat we zo veel stations willen bedienen, dat we zullen moeten zeggen dat voor bepaalde stations 48 uur op voorhand gebeld moet worden. Het zal er, wat dat betreft, dus nog complexer op worden.

Ik denk echter dat we keuzes moeten maken. We kunnen ambitieus zijn en proberen om een dienstverlening aan te bieden, maar dan moet ook worden erkend dat we dat moeten kunnen organiseren. Als we dat willen organiseren, dan moeten we werken met mobiele teams – dat is concreet waar het over gaat – en er zullen samenwerkingsinitiatieven aangegaan moeten worden. Er wordt nog bekeken of dat dan met taxi's zou zijn of met andere initiatieven.

In de beheersovereenkomst zal ik niet inschrijven dat er zelf contact genomen moet worden. Wel vraag ik aan de NMBS om een plan uit te tekenen. Zij kan zich namelijk niet beperken tot het vervoer via het spoor. Ook moet het engagement opgenomen worden dat mensen vervoerd moeten worden vanuit bepaalde stations waar de trein niet genomen kan worden, naar een station waar de trein wel toegankelijk is. Dat is de ambitie die we zullen opnemen in de volgende beheersovereenkomst.

Aan de NMBS heb ik ook uitklaring gevraagd, om misverstanden te vermijden, over de vraag waaruit de huidige dienstverlening bestaat. In de vorige beheersovereenkomst was er nergens een lijst ad hoc. Er is dus discussie over welke dienstverlening al dan niet gegarandeerd was. Als uitgangspunt heb ik genomen dat de dienstverlening is gegarandeerd zoals ze werd meegedeeld aan de mensen. Dat is de lijst die ik zal hanteren. De dienstverlening die vroeger werd gecommuniceerd naar de mensen, is de dienstverlening die voor mij gegarandeerd moet blijven. Zo niet komen we in eindeloze debatten. Een van de argumenten luidt namelijk dat de dienstverlening gegarandeerd moest zijn zoals ze in de beheersovereenkomst stond. Mogelijk is er echter een praktijk ontstaan die verder ging. Ik kan dat niet weten en ik vind het ook moeilijk om in die discussies arbitrages te maken. Het enige wat ik wel weet, is dat er op een gegeven moment een dienstverlening was voor de mensen. Mijn politiek uitgangspunt is geweest – en nu heb ik ook het engagement gekregen van de NMBS – dat we die dienstverlening niet zullen wijzigen, maar integendeel zelfs nog verbeteren.

Indien men dus weet heeft van feiten waarbij de dienstverlening, ten opzichte van de manier waarop die vroeger werd aangeboden, erop achteruit zou zijn gegaan, dan vraag ik om mij dat te signaleren. Wij

mobilité figurent-ils dans le contrat de gestion?

**17.08** **Inge Vervotte**, ministre: Étant donné que l'information constitue un élément important à mes yeux, je continuerai à la mettre en exergue.

Pour certaines gares, il faudra téléphoner 24 heures à l'avance. Pour d'autres, 48 heures à l'avance. Nous devons nous donner les moyens d'organiser ce service spécifique à la clientèle, éventuellement en mettant sur pied des équipes mobiles. Dans le contrat de gestion, nous nous engagerons à assurer le transport des usagers présentant un handicap vers des gares où ils pourront accéder aux trains. Un débat est actuellement en cours pour déterminer quels types de services à la clientèle seront ou non garantis. Les services actuels seront en toute hypothèse maintenus et encore améliorés. Si les services à la clientèle ne sont pas assurés dans certaines situations, je demanderai qu'on me le signale.

zullen dat dan voort opzoeken op basis van eventueel beschikbare informatie en nagaan hoe we dat in de relatie met de NMBS kunnen oplossen. Het engagement is namelijk genomen door de top: in elk geval kan de dienstverlening er niet op achteruitgaan op basis van de dienstverlening zoals ze werd gecommuniceerd naar de mensen op de website.

Het is bijvoorbeeld mogelijk dat er vandaag in een station een zeer sociaal voelende stationschef is die zelf initiatieven heeft genomen om bijstand te verlenen, of omdat de mensen elkaar daar kennen, enzovoort. Als die stationschef met pensioen gaat of zo, kunnen wij dat engagement dan wel of niet blijven aangaan? De debatten gaan dus over het verschil tussen welke dienstverlening er afgesproken of gegarandeerd was en waar er een soort van goodwill is ontstaan, maar waar de goodwill verdwijnt omdat er bijvoorbeeld iemand op pensioen gaat. Dat debat wensen we nu uit te klaren. De afspraak is wel dat daar waar de dienstverlening gegarandeerd was, ze gegarandeerd moet blijven.

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

**18 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de actie 'aub postbode'" (nr. 4142)**

**18 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'action 'svp facteur'" (n° 4142)**

Le **président**: Je rappelle que nous arrêtons à 17.00 heures.

**18.01 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik zal er spoed achter zetten. Deze vraag gaat over een postboderonde, dus dat kan rap gaan.

Mevrouw de minister, postbodes hebben een economische kepie op, maar voor een stuk ook – en dat vind ik wel goed – een sociale kepie.

Daarom vond ik de actie "AUB postbode ", gestart in februari, origineel en goedgeplaatst. Daarbij krijgen minder mobiele mensen de kans om via een affiche de postbode te laten aanbellen om een aantal basiszaken van thuis te kunnen doen. Ik denk dat De Post daarmee op een goede manier haar sociale rol beklemtoont. Daarnaast was ook te horen dat postbodes nu weinig tijd hebben, omdat het aantal uitreikingsrondes afneemt en het aantal bediendes vermindert. Ook op het verdwijnen van de sociale rol van de postbode kwam reactie.

Ik vroeg mij af in welke mate over dat initiatief met postmeesters en postbodes werd gecommuniceerd en overlegd? Het personeel werd afgeslankt, maar een dergelijk initiatief vraagt snel meer tijd. Wordt daarvoor in extra personeel en middelen voorzien? Wanneer wordt een evaluatie van het initiatief gemaakt?

**18.02 Minister Inge Vervotte**: Mijnheer Doomst, de actie "AUB postbode" werd gelanceerd om de minder mobiele mensen de gelegenheid te geven om ook een aantal elementaire postverrichtingen via de postbode te kunnen doen.

Over de actie werd uitvoerig gecommuniceerd, maar maakt niet het voorwerp uit van overleg met de postmeesters en postbodes, omdat

**18.01 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Les facteurs jouent à la fois un rôle économique et un rôle social. Leur rôle social s'est manifesté dans toute sa dimension lors de l'action "svp facteur" dans le cadre de laquelle des personnes à mobilité réduite ont eu l'occasion de téléphoner à leur facteur pour lui demander de venir les aider à régler certaines choses à domicile.

De quelle manière a-t-on informé les percepteurs et les facteurs de cette action? Des effectifs et des moyens supplémentaires ont-ils été prévus? Quand sera-t-il procédé à l'évaluation de cette initiative?

**18.02 Inge Vervotte**, ministre: Cette action a fait l'objet d'une large communication mais il n'y a pas eu de concertation avec les percepteurs ou les facteurs dans la mesure où ces tâches relevaient déjà par le passé des missions

de actie alleen over taken ging die vroeger ook al bestonden in het takenpakket van de postbode. Een aantal verrichtingen die op de ronde gebeuren, evenals het aantal uit te reiken poststukken, worden permanent geteld en regelmatig geëvalueerd. De evaluatie resulteert in dienstaanpassingen en reorganisaties op basis van vastgestelde werkvolumes, die regelmatig gebeuren. Het aandeel van de AUB postbodeverrichtingen in de totale werklast van een postman-uitreiker is niet van die aard om de uitvoerbaarheid ervan in het gedrang te brengen. Indien er een spectaculaire stijging van het aantal verrichtingen wordt vastgesteld, kunnen er dus dienstaanpassingen gebeuren.

Het feit dat er steeds minder postbodes zijn, heeft vooral te maken met de vermindering van de volumes, de verbetering van de werkmethodes en het ter beschikking stellen van performanter materieel.

Een globale evaluatie van het initiatief is gepland voor het einde van het jaar, zodat wij kunnen nagaan welke aanpassingen, indien nodig, dienen te gebeuren.

**18.03 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het concrete antwoord. Ik vind het een heel goede piste. Ik vind dat wij in de toekomst verder de klemtoon op de sociale rol van de postbode moeten blijven leggen, uiteraard binnen de grenzen van het financieel haalbare.

Ik kijk uit naar de evaluatie op het einde van het jaar om te kijken hoe dat in andere projecten verder kan worden uitgewerkt.

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

**19 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "afgedankte wagons en overlast" (nr. 4112)**

**19 Question de M. Peter Logghe à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les voitures hors d'usage et les nuisances y afférentes" (n° 4112)**

**19.01 Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik bied vooreerst mijn excuses aan, omdat ik te laat was.

Mevrouw de minister, ik zal mijn vraag zo kort mogelijk houden. Ik zie dat u nog een hele waslijst vragen hebt. Mijn vraag heeft betrekking op overlast en aansprakelijkheid in verband met afgedankte treinwagons en in uitgebreide orde niet langer gebruikte treinstations.

Hoeveel treinwagons en locomotieven werden er in 2006 en 2007 afgedankt?

Wat is de normale procedure voor de afgedankte treinstellen? Worden zij verkocht, ontmanteld, gestockeerd? Wat gebeurt daarmee?

Zijn er termijnen bepaald met de vennootschappen rond de NMBS om de wagons te ontmantelen of onbruikbaar te maken?

Hebt u er enig idee van hoeveel afgedankte, onbewaakte of onbeheerde treinstellen er achterblijven in de verschillende

des facteurs. Les aménagements d'horaires et les réorganisations se sont toujours effectués sur la base de volumes de travail dûment fixés. Le nombre d'opérations dans le cadre de cette action n'est pas de nature à fortement influencer le volume de travail. Une évaluation globale de cette initiative est prévue pour la fin de l'année.

**18.03 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Il est positif que le rôle social du facteur soit également mis en évidence. J'espère que l'évaluation de cette initiative sera positive.

**19.01 Peter Logghe** (Vlaams Belang): Combien de voitures et de locomotives ont été mises hors service en 2006 et 2007? Ont-elles été vendues, démantelées, entreposées quelque part? Des délais sont-ils prévus au niveau des sociétés de la SNCB pour démanteler ces engins ou les rendre inutilisables? Combien de voitures et locomotives mises hors service restent-elles ainsi sans surveillance dans les différentes gares? Pouvez-vous me fournir ces chiffres par Région? Qu'en est-il des responsabilités pour dommages ou nuisances dans ou à proximité des voitures et locomotives ainsi abandonnées sans aucune surveillance? Les

treinstations? Zou u mij – dat mag natuurlijk op papier – een opdeling kunnen geven per gewest?

Mevrouw de minister, de meest fundamentele vraag, hoe zit het met de aansprakelijkheid voor schade en overlast in en rond de onbeheerde en achtergelaten treinstellen en locomotieven? Hebben de NMBS-vennootschappen verzekeringen gesloten voor rechtstreekse en onrechtstreekse schade door afgedankte treinstellen? Zo niet, zou het dan bijvoorbeeld geen goed idee zijn om dat vooralsnog aan te kaarten? Zo niet, kunt u dan misschien uitleggen bij wie burgers moeten aankloppen voor rechtstreekse of onrechtstreekse schade door de afgedankte treinstellen?

**19.02** Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, het afgedankte treinmaterieel omvatte in 2006 1.674 stuks waarvan er 1.334 werden verkocht als herbruikbaar en 322 als schroot. In 2007 ging het om 595 stuks, waarvan er 566 werden verkocht als herbruikbaar. Het gaat zowel om goederen- en reizigerswagons als om locomotieven. Het afgedankte materieel wordt, indien het nog in rijvaardige staat is en er een kandidaat-koper is, verkocht. Indien er geen markt voor bestaat of als het rollend materieel in te slechte staat is, wordt het verkocht voor ontmanteling. In principe wordt het op een plaats verzameld waar infrastructuur beschikbaar is en waar vandalisme kan vermeden worden. De NMBS probeert steeds om zo snel mogelijk het buitengebruikgestelde materieel te ontmantelen en te verkopen. De geografische situering van het afgedankte treinmaterieel is als volgt: Wallonië 301, Brussel 48, Vlaanderen 126.

Aangezien het buitengebruikgestelde materieel binnen het domein van de NMBS blijft, komt het de NMBS eigenaardig voor dat iemand rechtstreeks of onrechtstreeks schade zou kunnen oplopen door afgedankte treinstellen. De NMBS is verzekerd voor al haar rollend materieel.

sociétés de la SNCB ont-elles conclu des assurances pour des dommages directs et indirects liés à des voitures qui sont hors d'usage? Dans la négative, à qui le citoyen peut-il s'adresser?

**19.02** Inge Vervotte, ministre: En 2006, le matériel de train mis hors service représentait 1 674 pièces, dont 1 334 ont été vendues dans le but d'une nouvelle utilisation et 322 en tant que ferraille. En 2007, il s'agissait de 595 pièces, dont 566 ont été vendues pour être réutilisées. Il s'agit de wagons de voyageurs, de wagons de marchandises et de locomotives. Le matériel mis hors service est revendu s'il peut encore servir et s'il y a un candidat-acheteur. S'il n'y a pas de marché pour ce matériel roulant ou s'il est en trop mauvais état, il est revendu pour être démantelé. Le matériel est en principe rassemblé dans un lieu disposant de l'infrastructure nécessaire et où il est possible d'éviter les actes de vandalisme. La SNCB essaie toujours de démanteler ou de vendre au plus vite le matériel qui est mis hors service. La répartition géographique de ce matériel est la suivante: 301 pièces pour la Wallonie, 48 pour Bruxelles et 126 pour la Flandre.

Etant donné que le matériel hors d'usage reste confiné au domaine de la SNCB, les responsables de la SNCB ne comprennent pas très bien comment il pourrait occasionner des dommages directs ou indirects à qui que ce soit. La SNCB est assurée pour l'ensemble de son matériel roulant.

**19.03** Peter Logghe (Vlaams Belang): Ik dank de minister voor haar zeer uitgebreid antwoord. Het ging zo snel dat ik maar de helft heb kunnen noteren maar ik veronderstel dat ik de rest wel zal kunnen nalezen. Ik zou natuurlijk sneller kunnen leren schrijven maar ik ben

**19.03** Peter Logghe (Vlaams Belang): Je reviendrai sur ce dernier point dans une question écrite.

een trage jongen.

Mevrouw de minister, ik zal in elk geval nog een schriftelijke vraag stellen om te weten hoeveel schadevergoedingen er zijn uitbetaald en hoeveel schadedossiers er aanhangig werden gemaakt. Dat kan echter evengoed schriftelijk gebeuren.

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

**20** Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het NMBS-station van Jette" (nr. 4179)

**20** Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare SNCB de Jette" (n° 4179)

**20.01** Michel Doomst (CD&V - N-VA): Wanneer u werkt aan stations komen er reacties van andere stations. Na Brussel-Zuid en Brussel-Centraal was ook Brussel-Noord – dat stond in de pers – aan renovatie toe. Dat creëert de indruk dat andere stations worden vergeten en dat er een verkommering optreedt, die de toegankelijkheid en de bruikbaarheid in het gedrang brengt.

Een voorbeeld van een dergelijk station dat ons werd aangebracht, is het station van Jette, een halte die toch niet onbelangrijk is voor het openbaar vervoer in en rond Brussel. Men zegt dat het station door de staat ervan niet echt aantrekkelijk is voor de reizigers.

Uiteraard kan alles niet in een dag worden verwezenlijkt. Ik wil nu vragen of de toestand u bekend is. Hebt u zicht op het aantal stations waaraan dringende verbeteringswerken moeten worden uitgevoerd? Bestaat een toekomstplanning? Welke middelen maakt u vrij om daaraan de nodige gevolgen te geven?

**20.02** Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, de NMBS-groep doet belangrijke investeringen voor het onthaal van reizigers in de grote stations, en natuurlijk ook in de kleinere stations en de onbewaakte stopplaatsen.

De perrons worden verhoogd en verhard. De toegankelijkheid voor mindervaliden wordt verbeterd door middel van liften en hellende vlakken.

Van de 208 stationsgebouwen zijn er momenteel 138 toegankelijk voor minder mobiele personen. In 69 stations zijn aangepaste toiletten, terwijl in 15 stations een aangepast loket is voor minder mobiele reizigers ofwel een afzonderlijk lokaal nabij de gewone loketten.

In het bijzonder voor Jette voorziet de NMBS-groep in een tweede onderdoorgang die toegankelijk zal zijn voor mindervaliden. De perrons zullen eveneens worden verhoogd.

De werken kaderen in een project voor de herwaardering van de stationsomgeving dat wordt uitgevoerd door Beliris, een samenwerkingsverband tussen de federale Staat en het Brussels Gewest, met als bedoeling het internationaal karakter van Brussel als

**20.01** Michel Doomst (CD&V - N-VA): Les travaux effectués dans certaines gares provoquent des réactions d'autres gares qui donnent l'impression que celles-ci ont été oubliées et que leur accessibilité et leur viabilité sont menacées de délabrement. On dit, par exemple, que la gare de Jette se trouve dans un état tout sauf attrayant. La ministre a-t-elle connaissance de cette situation? Est-elle au courant des gares dans lesquelles des travaux d'amélioration s'imposent d'urgence? Des projets sont-ils planifiés dans l'avenir? Quels moyens la ministre prévoit-elle en la matière?

**20.02** Inge Vervotte, ministre: Le groupe SNCB consent à d'importants investissements pour améliorer l'accueil des voyageurs, aussi bien dans les grandes que dans les petites gares et même dans les gares non surveillées. Les quais sont rehaussés et dallés. Des ascenseurs et des rampes sont placés pour améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. 69 gares disposent déjà de toilettes adaptées et 15 gares disposent d'un guichet adapté ou d'un local séparé. A Jette, un deuxième passage souterrain est prévu, qui sera également accessible aux moins-valides. Ces travaux sont effectués dans le cadre d'un projet de revalorisation des environs de la gare qui évoque une collaboration entre l'État fédéral et

hoofdstad van België en van Europa te versterken.

la Région bruxelloise.

**20.03 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, het station zit dus in een planning, maar er is nog geen idee wanneer de werken ongeveer zullen worden uitgevoerd?

**20.03 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Sait-on quand est prévue l'exécution de ces travaux?

**20.04 Minister Inge Vervotte:** Men zegt mij hier 2009-2010. Ik zal dat nagaan.

**20.04 Inge Vervotte,** ministre: On parle de 2009-2010; je le vérifierai.

**20.05 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Ik dank u voor uw antwoord.

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

## **21 Samengevoegde vragen van**

- de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een incident met een rijdende trein met een openstaande deur" (nr. 4180)

- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheid op de treinen" (nr. 4183)

## **21 Questions jointes de**

- M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un incident concernant un train en marche dont une porte était restée ouverte" (n° 4180)

- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurité dans les trains" (n° 4183)

**21.01 Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, dit is inderdaad een vraag over een incident met een rijdende trein. Het was toch een enigszins merkwaardig incident in die zin dat het toch wel enige bezorgdheid vraagt omdat er toch een groot veiligheidsrisico aan verbonden was

**21.01 Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Il me revient qu'un train a récemment pu démarrer portes ouvertes à Bruges, sans que l'arrêt automatique ne soit activé. Les problèmes techniques ne sont manifestement pas rares sur les nouvelles voitures M6 mais ce genre d'incident compromet gravement la sécurité. Qui endosse la responsabilité de cet incident? Qui est responsable des tests sur les nouvelles voitures? Le constructeur est-il également responsable? Des dommages et intérêts peuvent-ils être exigés? Combien de temps et à quelle vitesse ce train spécifique a-t-il roulé portes ouvertes? Combien d'incidents de ce type ont déjà été signalés? Prévoit-on des contrôles supplémentaires? Est-il exact qu'on a commandé 96 voitures M6 au lieu de 32?

Als ik de getuige mag geloven, is op 23 februari een trein vertrokken vanuit Brugge. Een vrouw met twee jongere kinderen waren in de buurt. Toen iemand een personeelslid aansprak, heeft men een noodsein geactiveerd. Het heeft mij wat verbaasd dat er geen automatische stop was en dat de trein zomaar kon vertrekken, ondanks deze grove nalatigheid of technische fout. In een geautomatiseerd systeem zou het toch niet mogen dat een bepaalde snelheid kan worden bereikt waarin een deur van een van de reizigerswagens openstaat.

Ik heb begrepen dat een en ander te maken zou hebben met een gebrek aan testen van de nieuwe M6-rijtuigen. U weet dat daarmee verschillende problemen zijn, zoals onder andere de koppeling en nu blijkbaar ook openstaande deuren. Ik vind dit laatste een laakbaarder incident dan te moeten wachten op een koppeling die niet meteen lukt.

Mevrouw de minister, ik had graag van u geweten wie binnen de NMBS-groep, -holding of -maatschappij – ik probeer ze allemaal te vernoemen want ik merk dat men de verantwoordelijkheid doorschuift – daarvoor verantwoordelijkheid draagt. Wie is vanuit operationeel standpunt verantwoordelijk? Wie is verantwoordelijk voor de testen? Komt de verantwoordelijkheid van de constructeur in het geding? Kan eventueel een schadevergoeding worden bedongen als er sprake is van een technische fout? Over het incident zelf had ik graag geweten hoelang die trein met een open deur heeft gereden en met welke maximumsnelheid. Hoeveel van dergelijke incidenten werden er op

het Belgische net vastgesteld?

Ik denk dat het de moeite waard is te vernemen welke lessen men hieruit trekt. Binnen de NMBS is er een Veiligheidscomité dat steeds diplomatisch met dergelijke delicate informatie omgaat. Het lijkt mij belangrijk dat wordt opgeroepen tot extra controles. Zal dit gebeuren? Klopt het dat er 92 M6'en werden besteld, in plaats van 32? Een verschil van 60 zou mij verbazen. Was het misschien aanvankelijk de bedoeling om zoveel stellen te bestellen? Nu blijkt dat ze niet zo goed zijn, werd het aantal misschien verminderd? Klopt deze informatie die bij het personeel leeft?

**21.02 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, geregeld worden er vertragingen veroorzaakt door deuren die niet goed sluiten of locomotieven die in panne vallen. Ik heb van verschillende reizigers vernomen dat lange stilstanden ergernis opwekken. Wat echter bijzonder gevaarlijk is en waaraan toch enige aandacht moet worden besteed, is het feit dat sommige reizigers op een of andere manier uit die trein wegraken. Verschillende getuigen zeggen dat men dan op heel risicovolle wijze de sporen volgt om zo snel mogelijk uit die stilstaande trein en op het perron te geraken.

Ik wou u gewoon vragen of u op de hoogte bent van die situatie. Dit is toch een gevaarlijke situatie die hier toch mag worden aangekaart ook al is ze incidenteel. Op welke manier kan er voor dergelijke incidenten een oplossing worden gevonden?

**21.03 Minister Inge Vervotte:** Mijnheer de voorzitter, de deuren van een treinstel worden voor het eerste vertrek in het station van oorsprong door de treinbegeleider beproefd. Bij ieder vertrek uit een station wordt eveneens nagegaan of alle deuren gesloten zijn.

Waar de verantwoordelijkheid ligt, kan nog niet worden bepaald.

De constructeur van de rytuigen is Bombardier, met voor bepaalde onderdelen, zoals de omvormer, Alston als onderaannemer. Een aantal van bedoelde onderdelen zijn nog onder garantie.

Een aantal feitelijke elementen kon nog niet worden vastgesteld. Ik weet wel dat het incident zich tussen Brussel en Gent-Sint-Pieters voordeed en dus niet in of voorbij Brugge.

Normaliter heeft de trein tegen de refertesnelheid van de lijn gereden, zijnde 160 km per uur.

Het openen van de deuren tijdens een treinrit is een heel uitzonderlijk geval. Alle rytuigen worden aan een gedetailleerd proefprogramma onderworpen, vooraleer ze in commerciële dienst worden gesteld. De werking van de buitendeuren is een onderdeel van het proefprogramma.

Er werden in totaal 420 rytuigen M6 besteld, waarvan 60 rytuigen met een stuurpost van het type BX. Via een MUX-systeem is de besturing van de locomotief mogelijk vanuit een BX-rijtuig, waardoor men niet meer verplicht is de locomotief van treinuiteinde te veranderen om in de andere richting te rijden.

Het overstappen van klanten in volle baan kan enkel het gevolg zijn

**21.02 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): J'ai entendu dire qu'en cas d'immobilisation des trains, les voyageurs peuvent d'une manière ou d'une autre s'extraire des voitures et rejoindre le quai par les voies. La ministre est-elle au fait de cette situation dangereuse?

**21.03 Inge Vervotte,** ministre: Les portes de toutes les voitures sont vérifiées avant chaque premier départ par l'accompagnateur du train, qui s'assure également que toutes les portes sont fermées à chaque départ d'une gare.

Quant à savoir à qui incombe la responsabilité de cet incident, on n'a pu l'établir avec précision. Le train a roulé à une vitesse de référence de 160 kilomètres à l'heure. L'ouverture des portes en cours de voyage est rarissime. Cette fonction est abondamment testée au préalable. Au total, 420 voitures M6 ont été commandées. La traversée des voies par les voyageurs ne peut s'effectuer que sous contrôle ou en cas d'évacuation sur décision de l'accompagnateur de train, par exemple en cas d'incendie. En principe, l'autorisation de Traffic Control est requise à cet effet. L'on ne peut toutefois jamais exclure que des voyageurs manipulent le dispositif d'ouverture d'urgence des portes et quittent

van een gecontroleerde overstap of van een evacuatie na beslissing van de treinbegeleider. De modaliteiten van dergelijke overstap zijn procedureel heel duidelijk beschreven.

ainsi le train de leur propre initiative. Dans ce cas, leur responsabilité est également engagée.

Ingeval een treinbegeleider beslist om tot een overstap in volle baan over te gaan, heeft hij in principe steeds de toestemming van de verkeersleiding, namelijk Traffic Control, nodig. Traffic Control is belast met de beveiliging van een defecte trein en het verbieden van alle treinverkeer naar de plaats waar de klanten eventueel het spoor moeten oversteken.

In dringende gevallen, zoals bijvoorbeeld een brand in een trein, en wanneer het niet mogelijk is de toelating van Traffic Control te krijgen, mag de boordchef toch tot een overstap of evacuatie overgaan. De klanten zullen in dat geval worden geëvacueerd langs de deuren die niet op het tussenspoor uitgeven.

De boordchef is belast met de veiligheid van de reizigers op de trein. Hij zal eveneens de trein controleren na de evacuatie, om er zich van te verzekeren dat er geen klanten op de trein zijn achtergebleven.

Het kan natuurlijk nooit worden uitgesloten dat klanten op eigen houtje de trein verlaten door de noodopening van de deur te bewerken. Het is duidelijk dat zulks een inbreuk op de veiligheid is en dat daardoor niet alleen de eigen veiligheid maar ook de veiligheid van anderen in gevaar wordt gebracht. De betrokken klanten zijn in dergelijk geval dan ook aansprakelijk.

**21.04** **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is toch niet niks wanneer aan de refertesnelheid van bijna 160 kilometer per uur een deur zou blijven openstaan. Er zouden bepaalde inbreuken zijn tegen de veiligheid. Hier ging het blijkbaar om een falen van de machine, van de trein.

**21.04** **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Cet incident concernait une déficience technique et non une infraction commise par des voyageurs. Sur le terrain, les voitures M6 suscitent une inquiétude qui n'est pas suffisamment prise en compte. Je plaide en faveur d'un dialogue ouvert avec le personnel des gares concernées.

Bovendien bestaat er heel wat bezorgdheid over die M6-rijtuigen die met een locomotief 27 MUX werken. Het treinbegeleidingspersoneel van Brugge heeft trouwens onlangs nog zijn ongenoegen geuit over problemen die zich systematisch voordoen bij dit soort samenstellingen.

Mevrouw de minister, het gaat niet over geringe zaken. Het gaat over technische problemen, met alle vertragingen van dien; het ontbreken van interfonie, als het gaat over veiligheid; onvoorziene noodremmingen, tegen de wil van de bestuurder of controleurs; het uitvallen van de M6-rijtuigen. Daaruit vloeien een aantal ernstige problemen voort zoals agressie, het niet-vertonen van een vervoersbewijs enzovoort.

Dit werd reeds kenbaar gemaakt aan de manager treinbegeleiding Noordwest en aan verschillende centrale directies. Het antwoord van de NMBS-directie is dan dat ze nog verder zullen testen en dat ze technisch goedgekeurd zijn. Ik vind dat men bepaalde bezorgdheden die legitiem worden geuit door de mensen die ermee moeten werken niet altijd even ernstig worden behandeld of opgevolgd. Ik pleit dus voor een dialoog met het personeel van de betrokken stopplaatsen en stations. Dat zou de zaken ten goede kunnen doen keren voor reizigers en voor personeel.



**21.05 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het antwoord was klaar en duidelijk. Zonder betuttelend te willen overkomen, zou het misschien niet slecht zijn dat dit nog even in de instructies, binnen de kanalen als regelmatig gemeld incident wordt vermeld.

**21.05 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Il peut être utile de rappeler une fois encore les instructions aux opérateurs sur le terrain.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**22** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de inplanting van een nieuw postkantoor in Oostende" (nr. 4181)

- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stijgende uitgaven voor consultancy en uitzendarbeid, en de aanwerving van uitzendkrachten en contractuele personeelsleden bij De Post" (nr. 4707)

- de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkspreiding bij De Post" (nr. 4182)

**22** **Questions jointes de**

- M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'implantation d'un nouveau bureau de poste à Ostende" (n° 4181)

- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation des dépenses de consultance et d'intérim, et l'engagement de personnel intérimaire et contractuel par La Poste" (n° 4707)

- M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la localisation géographique des emplois à La Poste" (n° 4182)

**22.01 Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijn eerste vraag is heel kort. In Oostende zou er een nieuw postkantoor komen in de industriekern Plassendale. Er is daarover wat bezorgdheid.

**22.01 Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Un nouveau bureau de poste devrait être implanté dans la zone industrielle de Plassendale à Ostende. Pourquoi a-t-on choisi un emplacement en dehors du centre urbain? Cela signifie-t-il que le bureau de poste du centre-ville sera finalement supprimé?

Waarom is er voor deze locatie buiten het stadscentrum gekozen? Waar precies zou het kantoor worden ingeplant? Zal dit de verdwijning van het kantoor in het centrum, nabij de hoofdhalte van De Lijn, betekenen? Vooral de laatste vraag is heel belangrijk voor de Oostendenaars.

La réorganisation de La Poste engendre des difficultés pratiques pour certains membres du personnel. Je pense plus particulièrement au personnel de La Poste de Flandre occidentale. On attend de leur part qu'ils fassent preuve d'une importante mobilité. Ainsi, de nombreux membres du personnel habitant la Flandre occidentale travaillent déjà dans les centres postaux de Wondelgem et de Gand. Cette flexibilité n'est pas toujours facile à vivre.

Mijn tweede vraag met betrekking tot De Post is algemener van aard. Er is grote bezorgdheid. U weet dat De Post in volle reorganisatie is. Wij bekijken die zaken met alle begrip, maar voor bepaalde personeelsleden, in bepaalde provincies – bijvoorbeeld voor het West-Vlaamse postpersoneel – brengt het praktische moeilijkheden met zich mee. U kent de problematiek van de arbeidsmobiliteit. Het is immers niet evident om plots veel verder van huis te gaan werken, of als plots een andere afdeling wordt voorgesteld. Dat is niet altijd evident. Er is in het westen van het land al heel wat verdwenen. Ik denk aan verdwenen restaurants, poetsafdelingen enzovoort. Heel wat mensen wordt gevraagd om in Wondelgem te gaan werken in de sortering of, wat de bedienden betreft – zeker bij Taxipost – in het callcenter van Gent.

Men spreekt van elf resterende postplatformen. Zij kunnen misschien enig soelaas bieden voor de postbedienden. Vandaar mijn concrete vragen.

Quelles sont les possibilités d'un travail fixe dans sa propre région pour le personnel de La Poste en Flandre occidentale? Les onze plates-formes existantes de La Poste seront-elles maintenues

Welke zijn de perspectieven voor het postpersoneel in West-Vlaanderen op werkverankering in eigen streek?

Zullen er in de reorganisatie elf platforms behouden blijven? Zo ja, waar? Met hoeveel arbeidsplaatsen gaat dat dan gepaard?

Hoeveel mensen gedomicilieerd in die streek, werken reeds in Oost-Vlaanderen of elders?

Waar komen de elf postplatformen in West-Vlaanderen? Kunnen daar ook mensen van Taxipost terecht, nu er van een steeds verdere integratie sprake is? Hoeveel van de ongeveer duizend West-Vlaamse postmensen, die onder druk staan om te verhuizen, zullen nog in de eigen streek aan de bak kunnen komen? Hoeveel zullen er, met andere woorden, een plaats vinden binnen de postorganisatie in een straal van minder dan 20 kilometer van hun woonplaats?

**22.02 David Lavaux** (cdH): Madame la ministre, La Poste vient de rendre disponible sur son site internet son rapport annuel 2007. La politique affichée par la direction est une politique de réduction des coûts. Johnny Thijs déclare notamment en parlant de La Poste que son avenir dépendra de sa capacité à poursuivre la réduction des dépenses.

Pourtant, il s'avère que certaines dépenses augmentent fortement entre les exercices 2006 et 2007. C'est le cas des frais d'intérim et de consultance qui sont passés de 75 millions d'euros à 84 millions d'euros, soit une augmentation de 12% sur une année.

La Poste justifie ces augmentations par le fait que les dépenses occasionnées par le recours aux intérimaires ont augmenté de 10,5 millions d'euros par rapport à l'année dernière. Des intérimaires sont engagés afin de répondre aux besoins de main-d'œuvre à court terme, ainsi que pour combler un manque de personnel à court ou moyen terme en cas de projets importants. Ce recours à des intérimaires en 2007 a été influencé par la hausse du taux d'absentéisme. Or, le même rapport fait apparaître que le taux d'absentéisme est passé de 8,6 à 8,5%. Il semble donc y avoir une contradiction entre la justification du recours aux intérimaires et les chiffres de l'absentéisme. Pourriez-vous me donner des informations sur ce point?

Par ailleurs, il semble que l'utilisation des travailleurs intérimaires soit très fréquente dans les centres de tri et pour la distribution du courrier. Certains de ces intérimaires y travaillent depuis des mois, aux dires des organisations syndicales.

Madame la ministre, pourriez-vous me transmettre les chiffres du nombre d'intérimaires en fonction à La Poste en 2006 et 2007, la durée moyenne de leur mission ainsi que la raison de leur engagement (surcroît de travail, remplacement, tâches spécifiques nécessitant une expertise particulière)?

De plus, quelles mesures comptez-vous prendre pour mettre fin à l'augmentation de l'engagement de personnel contractuel?

La loi du 21 mars 1991 portant réforme des entreprises publiques prévoit que La Poste peut engager du personnel contractuel dans des conditions précises reprises à l'article 29, à savoir:

- répondre à des besoins exceptionnels et temporaires en personnel, qu'il s'agisse soit de la mise en œuvre d'actions limitées dans le

dans le cadre de la réorganisation? Combien d'emplois sont concernés? Le personnel de Taxipost pourra-t-il également être occupé au sein de ces plates-formes, compte tenu de l'intégration de ce service dans d'autres services postaux? Combien de membres du personnel habitant en Flandre occidentale travaillent déjà en Flandre orientale ou dans une autre province?

**22.02 David Lavaux** (cdH): Hoewel de directie uitpakt met een beleid van kostenverlaging is een aantal uitgaven, bijvoorbeeld voor consultancy en uitzendarbeid, tussen 2006 en 2007 met 12 procent toegenomen. Er wordt verwezen naar dringende personeelsbehoeften en ziekteverzuim om het inschakelen van uitzendkrachten te rechtvaardigen, wat haaks staat op de vaststelling in het Jaarverslag 2007 dat het ziekteverzuim van 8,6 naar 8,5 procent is gedaald. Wat is de juiste toedracht?

Bovendien zouden al maanden grote aantallen uitzendkrachten aan de slag zijn in de sorteercentra en zorgen voor de postbezorging. Om hoeveel mensen gaat het? Welke taken werden hun opgedragen? Waarom werden ze in dienst genomen en voor welke gemiddelde termijn?

De bepalingen van artikel 29 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, die bepalen onder welke voorwaarden De Post contractueel personeel in dienst mag nemen, worden blijkbaar niet in acht genomen. Bij De Post zouden op dit ogenblik 10.500 werknemers met een arbeidsovereenkomst van bepaalde duur en 2.000 werknemers met een overeenkomst van onbepaalde

temps, soit d'un surcroît extraordinaire de travail;

- exécuter des tâches nécessitant une connaissance ou une expérience de haute qualification;
- remplacer des membres du personnel statutaire ou contractuel pendant des périodes d'absence temporaire partielle ou totale;
- accomplir des tâches auxiliaires ou spécifiques.

Il semble que ces dispositions légales ne soient pas respectées au mieux par l'entreprise publique puisqu'on y dénombre environ 10.500 contractuels à durée indéterminée ainsi que 2.000 contractuels à durée déterminée.

**22.03** **Minister Inge Vervotte:** Mijnheer de voorzitter, in het strategisch plan van De Post is er inderdaad in een strategische evolutie van het distributienetwerk voorzien. Dit plan is essentieel om de toekomst van De Post voor te bereiden. We hebben het daar ook al over gehad: er staan nog veranderingen op til, waarbij de veranderingen in het distributienetwerk behoren.

Met de nieuwe sorteercentra gebeurt de sortering niet langer in plaatselijke distributieplatformen. Dit zal onder meer leiden tot een kostenbesparing op het vlak van vervoer alsook op het vlak van gebouwen. Het distributienetwerk zal evolueren van een vijfhonderdtal distributiekantoren naar een structuur van honderdvijftig platformen en duizend vijfhonderd depots. Vanuit de platformen zullen rondes vertrekken die voorbereidingen eisen zoals pakketten of aangetekende zendingen. Vanuit de depots zullen korte uitreikingsrondes starten met producten zonder voorbereiding die per uitreiker gesorteerd zijn. Het is belangrijk om te zeggen dat dit een meerjarig project is, waarvan de details nog niet vastliggen; daarover zijn dus nog geen gegevens bekend.

In verband met de inplanting van een nieuw postkantoor in Oostende kan ik u meedelen dat dit ook in deze context moet worden gezien. Het gaat hier dus niet om het verhuizen van het postkantoor voor de klanten, maar wel om een distributiekantoor Oostende-mail. Er is hieromtrent nog geen enkele beslissing genomen.

In antwoord op de vraag in verband met de werkspreiding van De Post West-Vlaanderen kan ik u meedelen dat in de reorganisatie die momenteel plaatsgevonden heeft binnen De Post, de sorteringsactiviteiten en de callcenters in vijf locaties in België werden geconcentreerd. Voor de regio's Oost- en West-Vlaanderen is dat voornamelijk in Gent-Wondelgem voor de sortering. De betrekkingen die in de toekomst in West-Vlaanderen beschikbaar blijven, situeren zich voornamelijk in het distributienetwerk-mail – postbodes en bedienden – en in het commerciële retailnetwerk voor bedienden. Het personeel van Taxipost kan ook terecht in deze twee sectoren.

Zoals reeds vermeld, is er voor het project van de mailplatformen en depots nog geen gedetailleerd plan of precieze planning beschikbaar. De duizend vijfhonderd depots zullen wel voor een grotere geografische spreiding van de vertrekplaatsen en van de uitreikingsrondes zorgen, die zich dus ook dicht bij de woonplaats van de werknemers zullen bevinden. Wat betreft de details betreffende de tewerkstellingsplaatsen van het West-Vlaamse postpersoneel, nog dit. Van de 3.751 personen die in West-Vlaanderen wonen, werken er 2.935 in de eigen regio, 390 in Oost-

duur werken. Welke maatregelen zal u nemen om een eind te maken aan de indienstneming van contractueel personeel?

**22.03** **Inge Vervotte, ministre:** Le plan stratégique de La Poste comprend l'évolution stratégique du réseau de distribution, qui passera de cinq cents bureaux de distribution à 150 plates-formes et 1.500 dépôts. Les tournées qui nécessitent des préparatifs et qui comprennent par exemple des colis et des envois recommandés partiront des plates-formes. Les petites tournées de distribution partiront des dépôts. Il s'agit d'un projet pluriannuel dont les détails n'ont pas encore été fixés.

L'implantation d'un nouveau bureau de poste à Ostende s'inscrit dans ce contexte: il ne s'agit pas du transfert d'un bureau de poste mais de l'aménagement d'un nouveau bureau de distribution Oostende-mail. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

Dans le cadre de la réorganisation intervenue récemment à La Poste, les activités de tri et les centres d'appels ont été concentrés à cinq endroits en Belgique. Pour les régions de Flandre orientale et occidentale, le tri s'effectue principalement à Gand-Wondelgem. En Flandre occidentale, des emplois subsisteront principalement dans le réseau de distribution (facteurs et employés) et dans le réseau *retail* (employés). Le personnel de Taxipost pourra s'orienter vers ces deux secteurs.

Aucun planning concret n'a encore été établi pour le projet des plates-formes mail et des dépôts. Eu égard à la plus grande répartition

Vlaanderen en 426 elders.

géographique, les lieux de départ et les tournées de distribution seront toutefois plus proches du domicile des travailleurs. Sur les 3.751 travailleurs qui résident actuellement en Flandre occidentale, 2.935 travaillent dans leur région, 390 en Flandre occidentale et 426 ailleurs.

En ce qui concerne la question de M. Lavaux au sujet du personnel intérimaire et contractuel de La Poste, je voudrais apporter les précisions suivantes. L'augmentation, au cours de l'année 2007, des frais d'intérim dans le rapport annuel de La Poste s'explique partiellement par une hausse du taux d'absentéisme au cours du premier semestre même si, globalement, sur l'ensemble de l'année, celui-ci a diminué à 8,5%. Un certain nombre d'actions complémentaires avaient été prises par la direction de l'entreprise au cours de l'été 2007 afin de réduire ce taux d'absentéisme. Ces actions ont eu un effet positif au cours du second semestre de l'année. Il convient en effet de tenir compte de la situation particulière de chaque bureau de distribution pour bien comprendre l'évolution de la charge de travail au quotidien, des besoins en personnel, du personnel effectivement disponible en fonction de l'absentéisme à court terme et à long terme, des congés et des formations ainsi que l'impact à court terme des projets d'amélioration.

Wat de vraag van de heer Lavaux betreft over de uitzendkrachten en het contractueel personeel bij De Post, wordt de stijging, eind 2007, van de kosten voor uitzendkrachten in het jaarverslag van De Post, gedeeltelijk verklaard door een stijging van het absentéisme in de loop van het eerste semester. De acties die werden ondernomen om het absentéisme terug te dringen, hadden een positieve impact in de loop van het tweede semester.

En moyenne, sur l'année 2007, quelque 636 intérimaires ont travaillé à La Poste pour des activités de tri ou de distribution du courrier. Cela représente moins de 2% de l'effectif de l'entreprise. La durée moyenne estimée de leur mission est de deux à trois mois.

In 2007 werkten gemiddeld 636 uitzendkrachten bij De Post in activiteiten zoals het sorteren of het uitreiken van de post, dit wil zeggen, minder dan 2% van het personeelsbestand van het bedrijf. De geschatte gemiddelde duur van hun opdracht bedroeg twee tot drie maanden.

Les raisons principales de leur engagement sont les suivantes.

Premièrement, l'impact à court terme des projets d'amélioration.

Les départs naturels du personnel (pensions, départs anticipés) ne se déroulent pas toujours en parfaite synchronisation avec les réorganisations et leur impact sur les besoins en personnel. Il en va de même pour la reconversion interne. Dès lors, les besoins en personnel temporaire existent aussi bien en centres de tri qu'en distribution et sont comblés par un recours à du personnel intérimaire.

De belangrijkste redenen voor hun aanwerving zijn: de impact op korte termijn van verbeteringsprojecten, het beheer van de natuurlijke afvloeiingen van personeel en interne herstructurering.

Un exemple concret est celui des emplois réservés dans les centres de tri pour le personnel en reconversion suite au tri par tournée. Ces emplois sont actuellement occupés par des intérimaires en attendant l'arrivée du personnel venant du tri de nuit, arrivée prévu dans les mois à venir.

Ten slotte, De Post en andere overheidsbedrijven werven al verscheidene jaren contractueel personeel aan, in een steeds competitiever wordende omgeving waarvoor dit type statuut beter aangepast is aan de moeilijkheden die De Post het hoofd moet bieden.

Deuxièmement, l'augmentation saisonnière de l'activité nécessite également le recours à du personnel temporaire.

Troisièmement, cette méthode est aussi utilisée pour le remplacement du personnel absent pour cause de congé de rôle, pour cause de maladie ou pour cause de formation.

Enfin, l'engagement des contractuels est effectué depuis plusieurs années par La Poste et d'autres entreprises publiques. Ceci est à considérer dans un contexte de plus en plus concurrentiel pour lequel

ce type de statut est plus adapté aux contraintes auxquelles La Poste doit faire face.

**22.04** **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, wij zouden natuurlijk lang kunnen spreken over de reorganisatie, maar ik wil mij beperken tot een grote bezorgdheid.

U zegt dat de uitreikingsrondes van de depots zullen starten en dat dit ook tewerkstelling in eigen streek biedt. Dat hangt natuurlijk heel nauw samen met de visie die men dan ontwikkelt over de invulling van de arbeid en het metier van postman. Gaat het over halftijdse of voltijdse modellen? De organisatie zal in de toekomst namelijk met een zekere split geconfronteerd worden. Er is wel beloofd dat er geen naakte ontslagen zullen volgen, maar ik wil de kwaliteit van de tewerkstelling vanuit het Parlement blijven bewaken. Als het huidige postpersoneel het werk vanuit een depot start, dan mag dat niet uitsluiten dat het een voltijds uurrooster heeft. Dat wou ik nog even meegeven, wat Oostende betreft.

Ik wil het echter ook in een ruimere problematiek plaatsen. De schrik zit erin dat men bepaalde infrastructuur aan het ontwikkelen is die specifiek gemaakt is voor retail. Met de reorganisatie van De Post in het achterhoofd, met name een per fusiegemeente, bestaat de vrees dat de gewone mensen in het stadscentrum niet meer adequaat bediend zouden worden voor het volledige postgamma. U zegt dat daar voorlopig niets van aan is. Ik hoop dat die situatie bestendig wordt.

**22.05** **David Lavaux** (cdH): Je remercie la ministre pour sa réponse, notamment ce qui concerne le travail intérimaire. Au sujet du personnel contractuel, que ce soit à La Poste ou dans d'autres entreprises publiques, l'évolution actuelle, qui a tendance à s'accroître, amène à une grosse distorsion par rapport à la loi de 1991. Plus que jamais, cette loi doit être revue grâce au travail entamé par cette commission, pour lequel nous avons engrangé de nombreuses auditions et où nous avons tenu compte de ce qui s'était dit lors de la commission Sabena notamment. Nous sommes prêts à travailler à la révision de cette loi avec vous, madame la ministre.

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

*La réunion publique de commission est levée à 17.13 heures.  
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.13 uur.*

**22.04** **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Selon la ministre, les distributions de courrier au départ des dépôts vont créer de l'emploi au niveau régional. Il est important de savoir à cet égard si l'on songe à des emplois à temps plein ou à temps partiel. Le fait de faire démarrer une distribution de courrier au départ d'un dépôt ne peut pas exclure la possibilité pour les agents des postes d'avoir un horaire complet.

L'une des craintes est que l'on soit en train de mettre en place une structure spécialement faite pour la division « Retail ». Le risque est que les habitants du centre-ville n'aient plus accès à toute la gamme des produits de la poste. La ministre dit que ce n'est pas le cas. J'espère que cela ne changera pas.

**22.05** **David Lavaux** (cdH): Wat het contractueel personeel in de overheidsbedrijven betreft, leidt de huidige evolutie tot een grote wanverhouding in vergelijking met de wet van 1991. Die wet moet meer dan ooit worden herzien. We zijn bereid samen met u aan de herziening van die wet te werken.