

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 03 NOVEMBER 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 03 NOVEMBRE 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de botsing tussen een trein en vee in Basse-Wavre" (nr. 7408)

01.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ik zou nog eens willen terugkomen op de veiligheid van het treinverkeer op de kleinere lijnen, naar aanleiding van de botsing die zich enige tijd geleden heeft voorgedaan tussen een goederentrein en vee. Uw antwoord op mijn schriftelijke vraag over dat ongeval voldoet mij namelijk niet helemaal. Als ze worden gewaarschuwd dat er vee op de sporen staat, volgen de bestuurders van reizigerstreinen de procedure voor het voorzichtig doorrijden. Jammer genoeg had de regulator voor die lijn vergeten de bestuurder van een goederentrein te verwittigen, waardoor deze een botsing niet meer kon vermijden. Hoe is een dergelijk verzuim mogelijk? Werden er maatregelen getroffen? Welke procedures worden er gevolgd in geval van onverwachte of plotse versperring van het spoor? Hoe kan een en ander verbeterd worden?

01.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Het onderzoek dat werd gevoerd nadat op 31 juni in Gastuche een kudde werd aangereden, heeft aangetoond dat de communicatie tussen de betrokkenen perfect is verlopen. Het ongeval werd onder meer veroorzaakt doordat niet was meegedeeld dat het vee zich over ongeveer 1,8 kilometer had verplaatst.

Het onderzoeksverslag houdt het erop dat er een menselijke fout werd begaan bij de toepassing van de procedures van Infrabel. De persoon die de fout beging, zal dan ook intensief gecoacht worden. Al het betrokken personeel werd opnieuw gewezen op de reglementaire voorschriften. Het is niet haalbaar om in een antwoord op een parlementaire vraag een exhaustieve opsomming te geven van de procedures die van toepassing zijn ingeval het spoor versperd is.

01.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Het ging om een menselijke fout en ik heb begrepen dat er sancties werden opgelegd. Toch denk ik dat een dubbele veiligheidsprocedure in dergelijke gevallen noodzakelijk is.

01.04 Minister Inge Vervotte (Frans): Ik kan Infrabel vragen de commissie de reglementering en alle procedures in detail mee te delen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "twaalf treinbegeleiders in Welkenraedt die zich ziek hebben gemeld" (nr. 7522)

02.01 Jean-Luc Crucke (MR): Om te protesteren tegen het personeelstekort hebben de twaalf

treinbegeleiders van de trein van Welkenraedt zich onlangs op dezelfde dag ziek gemeld, wat tot een verstoring van het reizigerstreinverkeer heeft geleid. Kan u dat bevestigen? Kan een personeelstekort beschouwd worden als een grond van ziekteverzuim? Is er effectief een personeelstekort? Behoort een structurele oplossing, bijvoorbeeld door aanwervingen, tot de mogelijkheden? Werden er sancties opgelegd? Welke sancties?

02.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Er zijn geen indiensttredingen gepland in Welkenraedt. Het klopt echter wel dat de langdurige afwezigheid van bepaalde werknemers (ziekteverlof, ouderschapsverlof, enzovoorts) de anderen minder ruimte laat om vakantie te nemen. Op 13 oktober vond er een verzoeningsvergadering plaats, en het personeel van het depot van Luik biedt tijdelijk versterking aan het personeel in Welkenraedt.

In samenwerking met een externe psycholoog voert de medische dienst van de NMBS-Groep een grondig onderzoek uit naar de toestand van de personeelsleden die zich sinds 29 september 2008 ziek gemeld hebben.

02.03 **Jean-Luc Crucke** (MR): Ik ben niet volkomen tevreden met dat antwoord. U bevestigt dat het personeelstekort niet structureel is, maar te wijten is aan de gewone bedrijfsrisico's. Ik kan niet aanvaarden dat de uiting van ongenoegen, hoe legitiem ook, tot de blokkering van een dienst aan de gebruiker leidt.

02.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Enerzijds vond er een verzoeningsvergadering plaats, en anderzijds heeft de medische dienst grondige onderzoeken en controles uitgevoerd.

02.05 **Jean-Luc Crucke** (MR): Wat heeft de verzoeningsvergadering opgeleverd? Is het medisch onderzoek waarover u het heeft, bedoeld om na te gaan of de betrokken beambten daadwerkelijk afwezig waren om medische redenen? Ik zal u deze vraag over enkele weken opnieuw stellen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 7646 van de heer Arens wordt uitgesteld.

03 **Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de fietsenstallingen in de in aanbouw zijnde GEN-stations" (nr. 7577)**

03.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): In nagenoeg heel Waals-Brabant houdt de toename van het aantal overdekte fietsenstallingen bij de stations geen gelijke tred met het stijgende aantal treinreizigers die naar het station fietsen. Het diefstalrisico schrikt mensen die eventueel voor de fiets zouden kiezen voor het voor- of natransport, dan ook af. Bevestigt u uw voornemen om dra te investeren in de bouw van bijkomende fietsenstallingen, ondanks de werken voor de aanleg van het GEN?

03.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Het beheerscontract 2008-2012 tussen de Belgische Staat en de NMBS-holding stelt voorop dat er tegen eind 2012 78.000 fietsplaatsen voor alle stations en stopplaatsen van het net samen (momenteel zijn er 59.000 plaatsen) beschikbaar zullen zijn.

Naast die kwantitatieve doelstelling moeten er ook kwalitatieve normen gehaald worden. Zo plannen we een overdekte en verlichte fietsenstalling dichtbij de hoofdingang van elk station of elke stopplaats, ten minste zes rekken dichtbij elke toegang, een gesloten, overdekte en beveiligde parking met toegangscontrole voor de stations van meer dan 10.000 reizigers, geschikte aanduidingen en fietspunten in sommige stations.

De rekken van de GEN -station worden tijdens de werken behouden, maar kunnen wel tijdelijk verplaatst worden, naargelang dat nodig is voor de werken. Het optrekken van het aantal rekken wordt geval per geval onderzocht in het licht van de behoeften en de bezettingsgraad van de bestaande rekken.

03.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Ik ben blij dat er effectief fietsenstallingen zullen bijkomen. Ik hoop dat het ook het geval zal zijn voor de stations waar er nu al parkeerproblemen zijn als gevolg van de werken.

U zegt dat er fietsenstallingen zullen bijkomen in de stations waar 10.000 reizigers per dag op- en afstappen. Het zou jammer zijn dat alleen de grootste stations hiervoor in aanmerking zouden komen. De kleinste stations zijn immers vaak moeilijker te bereiken, omdat er minder parkeerplaatsen en aansluitingen op het openbaar vervoer zijn. In Eigenbrakel moet er dringend iets gedaan worden. Ik had u overigens een vraag gesteld over de sluiting van de fietsenstalling in het station zelf.

Nog een vraag: mogen de gemeenten fietsenstallingen plaatsen op NMBS-terreinen?

03.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Ik heb een overeenkomst gesloten met de NMBS-Holding over de voormelde toename. De parkings voor fietsen zullen omheind, overdekt en beveiligd zijn in de stations van meer dan 10.000 reizigers. In de andere stations zijn andere verbouwingen mogelijk.

Ik heb er helemaal geen bezwaar tegen dat ook de gemeenten optreden, naast het minimum dat de NMBS moet bieden. Dat ze contact opnemen met de NMBS. Blijft de moeilijkheid van het onderhoud en de controle van de fietsenstallingen. Ik sta open voor elk voorstel bovenop de verplichtingen van de NMBS.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station in Sint-Katherina-Lombeek" (nr. 7584)

04.01 Michel Doomst (CD&V): Sinds enkele maanden werkt men aan de perrons van de treinhalt Essene-Lombeek. Omdat het perron naar Brussel momenteel voor de helft ontoegankelijk is, leidt dit tot gevaarlijke situaties. Welke maatregelen neemt men om de veiligheid van de reizigers te garanderen? Wanneer zullen de werken afgelopen zijn?

04.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De treinbegeleiders worden over elke inkorting van een perron ingelicht via een expresbericht. Zij informeren op hun beurt de klanten via de geluidsinstallatie in de rijtuigen en bij de controle van de vervoerbewijzen. Om verwarring te vermijden wordt die informatie niet meegedeeld wanneer de hele trein aan het perron staat. Aan dit soort informatieverstrekking wordt veel belang gehecht.

Indien de NMBS of een van haar personeelsleden een fout begaat, wordt alle opgelopen schade aan eventuele slachtoffers door de NMBS vergoed.

De werken ter hoogte van de onbewaakte stopplaats Essene-Lombeek beogen hoofdzakelijk een verhoging van de perrons en een vernieuwing van de perroninfrastructuur. De werken aan beide perrons zullen voltooid zijn tegen eind 2008.

04.03 Michel Doomst (CD&V): Het is goed dat de reizigers uitleg krijgen als hun kaartje wordt gecontroleerd. Ik ben blij dat de werken eind dit jaar afgelopen zullen zijn.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de postpunten in Dilbeek" (nr. 7586)

05.01 Michel Doomst (CD&V): Hoe ver staat het met de opening van een postpunt in Schepdaal? Klopt het dat er plannen zijn om een postpunt te openen langs de E40 in Groot-Bijgaarden?

05.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Onder meer als gevolg van de opzegging van een huurcontract door de eigenaar besliste De Post het postkantoor Schepdaal te sluiten op 7 mei 2007. Op dat moment was voorzien in de opening van een postpunt. De kandidaat-uitbater heeft zich nadien teruggetrokken. Een tweede kandidaat-uitbater werd zonder gevolg aangezocht. De Post heeft haar engagement om niet te sluiten als er geen alternatief is, door overmacht niet kunnen waarmaken. De zoektocht naar een postpunt wordt onverminderd voortgezet.

Hiernaast zal De Post inderdaad een postpunt openen in een van de handelszaken op het E40-parkeerterrein

in Groot-Bijgaarden. Er is nog geen openingsdatum gepland. De Post wil hiermee het concept testen in een drukke en zeer toegankelijke omgeving. Dit postpunt wordt niet beschouwd als een alternatief voor een postkantoor. De Post blijft dus op zoek naar een partner voor de uitbating van een postpunt in Schepdaal.

05.03 Michel Doomst (CD&V): Wanneer opent het postpunt aan de E40?

05.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): In de komende maanden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mevrouw Werbrouck is ziek, haar vraag nr. 7726 wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

06 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de samenstelling van het directiecomité van De Post" (nr. 7730)

06.01 François Bellot (MR): Het directiecomité van *De Post* bestaat voortaan uit vier Nederlandstaligen tegen slechts twee Franstaligen. De Post stelt dat er een taalevenwicht is en wijst daarvoor op de hoedanigheid van adjunct van bepaalde Nederlandstalige managers in het directiecomité. Maar hoe moeten we aannemen dat de directeur van de afdeling van *De Post* die bijna de helft van het personeel telt en 75% van de inkomsten, niet in het directiecomité zetelt? De enige bedoeling van die montage is de verplichte taalpariteit van het directiecomité te omzeilen.

Wie maakt er naar uw weten, rekening houdend met de notulen, officieel deel uit van het directiecomité van De Post, en wie is toegevoegd lid? Wie werd er uit het directiecomité geweerd om dat pseudotaalevenwicht te herstellen? Welke procedure werd er gevolgd? Kunnen wij inzage krijgen van de documenten van de raad van bestuur waarin die verwijdering uit het directiecomité geboekstaafd staat? Als de samenstelling van het directiecomité van De Post sinds september 2007 strijdig is met de wet van 21 maart 1991, welk juridisch statuut hebben de sindsdien verrichte handelingen dan? Wat zal u ondernemen?

06.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De wet van 21 maart 1991 bepaalt dat het directiecomité evenveel Franstalige als Nederlandstalige leden moet tellen, de afgevaardigd bestuurder eventueel uitgezonderd. De door de raad van bestuur goedgekeurde bevoegdheidsdelegaties houden in dat de afgevaardigd bestuurder zijn bevoegdheden aan bepaalde verantwoordelijken kan overdragen, en hen kan uitnodigen deel te nemen aan de discussies binnen het directiecomité wanneer die discussies betrekking hebben op het beheer van de onderneming en op aangelegenheden die hen aangaan.

06.03 François Bellot (MR): Uw antwoord overtuigt me allerminst, want de bevoegdheden van de toegevoegde directiecomitéleden zijn gelijkwaardig aan die van de leden van het directiecomité zelf. Ik vecht de huidige samenstelling van het directiecomité van De Post aan, en ik vraag u de wet te doen naleven.

06.04 Minister Inge Vervotte (Frans): Wij verschillen van mening, want volgens mij wordt de wet nageleefd.

06.05 François Bellot (MR): Ik vestig uw aandacht op de anomalie die terzake bestaat. Misschien moet een nieuw evenwicht worden gezocht : een directiecomité bestaande uit zeven of acht personen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het plan om in de meeste stations niet langer vervoerbewijzen voor een buitenlandse bestemming te verkopen" (nr. 7735)

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Als gevolg van de herstructurering van de diensten van de NMBS is het sinds 1 november in de meeste stations onmogelijk om nog vervoerbewijzen voor het internationale verkeer te kopen. Op grond van welke argumenten maakt de NMBS hiermee een einde aan een dienstverlening die tot voor kort probleemloos werd aangeboden?

07.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De beslissing om in een aantal stations te stoppen met de verkoop

van internationale treintickets is ingegeven door de complexiteit van het aanbod enerzijds en door de liberalisering van het treinverkeer in Europa tegen 2010 anderzijds, wat inhoudt dat de NMBS voor een financieel evenwicht moet zorgen bij de verdeling van internationale tickets. De internationale verkoop zal dus stopgezet worden in de kleine stations met een jaarlijkse omzet van minder dan 250.000 euro.

Het zeer wisselende internationale aanbod vereist almaar meer specialisatie. De consument is steeds beter geïnformeerd en de verkopers moeten een grondige opleiding volgen, die niet goedkoop is.

De NMBS heeft er daarom voor gekozen een nieuwe en gebruiksvriendelijkere website op te zetten in de lente van 2009, en het callcenter zal versterking krijgen.

NMBS "Reizigers Internationaal" zal een netwerk van 39 zeer professionele centra opzetten, maar reizigers die hun kaartje via de website of het callcenter gekocht hebben, zullen hun biljet ook in 69 stations kunnen afhalen.

De NMBS heeft dus een systeem dat aan de behoeften van de klanten beantwoordt, ingevoerd in 31 van de 69 afhaalstations, namelijk die waar de klassieke internationale treinen stoppen. Men zal ook tickets kunnen kopen voor het grensverkeer met de klassieke treinen.

De 69 stations waar verkoop niet meer mogelijk is maar waar de klant zijn tickets nog altijd kan afhalen, vertegenwoordigen slechts 5 procent van de verkoop van internationale vervoerbewijzen.

De directie Reizigers Internationaal houdt nu een opiniepeiling onder de reizigers en behoudt zich het recht voor bij te sturen wanneer dat om economische redenen verantwoord is.

07.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): U hebt het over een nieuwe, meer gebruiksvriendelijke website. Dat verheugt me. Alleen heeft niet iedereen toegang tot het internet. Ik vind het voorts jammer dat het oude systeem wordt afgeschaft nog voor de nieuwe website er is.

Wel was ik aangenaam verrast toen ik vernam dat het in 69 stations mogelijk zal blijven tickets af te halen, ook al kunnen ze er niet meer worden gekocht. Alle NMBS-medewerkers die ik in dit verband heb aangesproken, waren hier niet van op de hoogte. De NMBS zou die informatie beter moeten verspreiden.

Ik hoop dat we hieromtrent, zoals voor andere onderwerpen, regelmatig een stand van zaken zullen kunnen opmaken.

07.04 Minister Inge Vervotte (Frans): Het is nu al mogelijk via het internet, maar er zal een nieuwe, meer gebruiksvriendelijke website worden gecreëerd.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Brecht" (nr. 7761)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het station van Brecht is al meer dan twee jaar klaar, maar er stopt nog steeds geen trein. Dit is al de tiende keer dat ik de minister daarover ondervraag. De streefdata worden altijd maar opgeschoven. Het onderhoud en de beveiliging van het station kosten ondertussen wel veel geld, ook aan de gemeente.

Het probleem ligt bij Bombardier Transport, dat maar niet in staat lijkt te zijn om de software voor het veiligheidssysteem te leveren. Ik heb echter de indruk dat de NMBS alle verantwoordelijkheid van zich afschuift en het station nooit ernstig heeft genomen. Ondertussen zijn er geruchten dat de eerste trein pas midden 2009 in het station Noorderkempen zou stoppen, maar er is ook al sprake van 2010. Oorspronkelijk was de opening gepland voor december 2006.

Wat is de stand van zaken? Hoe zit het met de eventuele procedures die de NMBS tegen Bombardier zal opstarten? Wanneer zal de eerste trein het station van Brecht binnenrijden?

Een alternatief denkspoor om tijdelijk met een klassiek veiligheidssysteem te werken werd al afgevoerd. Kan dat niet opnieuw overwogen worden of zou de NMBS geen beroep kunnen doen op een andere leverancier?

08.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De constructeur Bombardier Transport werkt nu al maanden aan de seinuitrusting ERMTS die nodig is voor de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Brecht. Ondertussen heeft Bombardier officieel laten weten dat de levering niet mogelijk zal zijn op korte termijn. Ik heb al regelmatig overlegd met de NMBS over de vertragingen in dit dossier. De NMBS overweegt nu juridische stappen tegen Bombardier omdat de contractuele verplichtingen niet werden nageleefd. Woensdag heb ik daarover een vergadering met de NMBS en Infrabel. Het is mijn uitdrukkelijke wens om zo snel mogelijk een trein op het traject te laten rijden.

08.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De geruchten kloppen dus. Ik begrijp dat de NMBS nu juridische stappen overweegt, maar zal er tegelijk ook naar een oplossing worden gezocht? Wij verliezen bijna alle hoop dat er ooit nog een trein zal rijden.

Het incident is gesloten.

09 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de korting van 50% op de NMBS-schoolabonnementen" (nr. 7769)
- de heer **Jean-Luc Crucke** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de korting van 50% op de NMBS-schoolabonnementen" (nr. 7776)

09.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Zowel de Waalse vervoersmaatschappij TEC als de Brusselse MIVB geven voortaan 50 procent korting op de prijs van het schoolabonnement voor studenten ouder dan 12 jaar; schoolgaande jongeren onder de 12 jaar reizen gratis. Bij de TEC wordt de korting sinds 20 oktober direct toegekend bij de aankoop van het abonnement, bij de MIVB zal dat vanaf begin 2009 gebeuren. Wie zijn abonnement al heeft gekocht, zal een terugbetaling kunnen vragen.

Voor de houders van een gecombineerd trein- en busabonnement ligt het iets ingewikkelder: door de beslissing van het Waals Gewest om de prijs van het onderdeel "bus" niet langer te berekenen op grond van de NMBS-kilometerprijs maar wel naargelang van het aantal doorkruiste zones, is de totale prijs van het gecombineerde abonnement voor veel abonnees sterk gestegen.

Er moeten bijkomende maatregelen worden genomen, met name voor de abonnees met een gecombineerd abonnement.

09.02 **Jean-Luc Crucke** (MR): Is de NMBS voornemens nieuwe studentenkortingen toe te kennen? Worden er specifieke antwoorden in het vooruitzicht gesteld, alsook de toegang tot de nodige informatie, ten behoeve van studenten met een gecombineerd bus- en treinabonnement? Wordt er daaromtrent overleg gepleegd tussen de NMBS, de Gemeenschappen en de Gewesten? Wanneer en volgens welke modaliteiten zouden in voorkomend geval nieuwe maatregelen van kracht worden?

09.03 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Minister Dupont kondigde een korting van 50 procent aan op de TEC- en MIVB-schoolabonnementen. Aangezien zijn kabinet momenteel aan het onderhandelen is met de NMBS, kan ik hierover geen verdere informatie verstrekken.

De tariefverhoging van 1 december 2007 wordt niet gecompenseerd, want de NMBS gaat niet over het busabonnement!

De berekeningsmodule van de TEC is onverenigbaar met het verkoopsysteem van de NMBS.

09.04 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Het Waalse Gewest heeft een zeer slechte beslissing genomen. Ik nodig u uit er bij minister Antoine op aan te dringen dat hij een rechtvaardiger oplossing verkrijgt. Deze discriminatie is immers onaanvaardbaar!

09.05 **Jean-Luc Crucke** (MR): Het antwoord van de NMBS is nogal summier! De parlementsleden en de minister hebben recht op inzage van de betrokken informatie, met name wat de evaluatie van het prijskaartje

van de nieuwe maatregelen betreft. Ik vraag u om die informatie van de NMBS te eisen.

09.06 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Het is geen kwestie van vertrouwelijkheid, het punt is dat de onderhandelingen aan de gang zijn. Ik zal nadere inlichtingen inwinnen.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voorwaarden die Infrabel stelt voor de aansluiting op het spoorwegnet" (nr. 7770)**

10.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Sedert 1 juli 2008 vraagt Infrabel van ondernemingen die het spoor willen gebruiken voor goederenvervoer, dat ze plaats kunnen bieden aan een trein met 20 wagons.

De steengroeve van Gralex in Profondeville beschikt niet over dergelijke infrastructuur; paradoxaal genoeg transporteert net die onderneming aggregaten voor NMBS-werken.

Bevestigt u deze informatie en kunt u toelichten wat deze keuze rechtvaardigt?

Hoeveel procent van de klanten beschikt over een dergelijke infrastructuur, en hoeveel procent heeft geen aansluiting op het spoorwegnet?

Werd er een inschatting gemaakt van de gevolgen op economisch en sociaal vlak en voor het milieu? Werd er contact opgenomen met de betrokken gemeenten om de negatieve gevolgen van deze maatregel in te perken?

Moet deze keuze niet worden opgeschort?

10.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Infrabel eist niet dat er treinen met 20 wagons moeten kunnen geladen worden.

Wat Gralex betreft, heeft Infrabel de mogelijkheid onderzocht om een nieuwe aansluiting tot stand te brengen, in de richting van Namen. Teneinde de kosten te beperken werd er in overleg met de klant beslist die aansluiting niet te verwezenlijken en de bestaande af te schaffen, omdat die op korte termijn moet vervangen worden.

10.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik heb de indruk dat Gralex de verantwoordelijkheid voor een optie die slecht scoort op het stuk van milieu, economie en veiligheid, op Infrabel wil afwentelen. De situatie kan natuurlijk ook niet los worden gezien van een aantal projecten van het Waals ministerie van Uitrusting en Vervoer.

Ik ben teleurgesteld dat het laadperron zal worden afgebroken. De treinen zullen dus niet langer rechtstreeks aan de groeve van Gralex kunnen geladen worden, waardoor er meer vrachtwagens over de wegen zullen moeten rijden, die daar niet echt op berekend zijn. Ik vraag u dringend er met uw gezag als toezichhoudend minister bij Infrabel op aan te dringen een betere oplossing te vinden.

10.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Ik zal nadere informatie inwinnen. Ik benadruk niettemin dat de reeds gesloten overeenkomst, gelet op het kostenplaatje voor Gralex en Infrabel, nog moeilijk gewijzigd zal kunnen worden.

10.05 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik noteer dat er een slechte overeenkomst werd gesloten, maar mij dunkt dat de status-quo, dus zonder aanpassing van de perroninfrastructuur, zonder bijkomende kosten kan gehandhaafd blijven. Ik vraag u Infrabel te melden dat de bestaande overeenkomst niet beantwoordt aan uw doelstellingen op het stuk van duurzame ontwikkeling en een daling van het vrachtvervoer over de weg, vooral ook omdat het materiaal waarvan sprake voor werken van de NMBS bestemd is!

10.06 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De status-quo handhaven is niet mogelijk. Er moet een nieuw contract komen.

10.07 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik neem daar nota van en vraag u in dat geval de optie van een beperkte renovatie in overweging te nemen. Ik zal u tijdens onze volgende vergadering hierover opnieuw ondervragen.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toegankelijkheid van de postkantoren en de postpunten" (nr. 7771)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toegankelijkheid van het postkantoor in Heist-op-den-Berg" (nr. 7852)

11.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De Post moet de toegankelijkheid van haar diensten en gebouwen voor personen met beperkte mobiliteit of een handicap blijven verbeteren. Welke krachtlijnen volgt dit toegankelijkheidsbeleid? Wat zijn de prioriteiten?

Er zou een studie over die vraag gelanceerd zijn via een overheidsopdracht waarvan de criteria de verenigingen van mindervaliden geen volledige voldoening schenken. Bevestigt u het bestaan van die studie? Hoe ver staat de procedure? Welke elementen worden onderzocht? Welk toegankelijkheidsniveau beoogt u? Worden de PostPunten in de studie opgenomen. Hoe wordt de ingewonnen informatie gebruikt? Op welke termijn? Verwacht men oplossingen van degenen die hebben ingeschreven? Zo neen, waarom? Zo ja, binnen welke termijn moeten ze doorgevoerd worden? Worden er stroomopwaarts gespecialiseerde verenigingen geraadpleegd? Zullen ze stroomafwaarts bij de zaak worden betrokken?

11.02 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Op dit ogenblik is slechts 55 procent van de postkantoren toegankelijk voor mensen met een rolstoel. Men had de intentie om tegen 2011 90 procent van alle kantoren perfect toegankelijk te maken.

Door de recente verbouwingen van de loketten in het kantoor van Heist-op-den-Berg is de toegankelijkheid zelfs verslechterd. Ik vind het onverantwoord dat mensen in een rolstoel momenteel niet meer binnen kunnen voor verrichtingen. Is het postkantoor van Heist-op-den-Berg opgenomen in het actieprogramma of is er voorzien in een apart programma? Wat is de timing? Zoekt men naar een oplossing? Tot welke instantie moeten mensen zich wenden?

11.03 Minister **Inge Vervotte** (Frans): Tot in 2011 worden er jaarlijks in een twintigtal kantoren structurele infrastructuurwerken gepland, die bestaan in een grondige renovatie teneinde de kantoren toegankelijk te maken voor personen met beperkte mobiliteit. Bovendien zullen jaarlijks een veertigtal andere kantoren toegankelijker worden gemaakt in het kader van het aanpassingsprogramma. Het percentage moeilijk toegankelijke plaatsen zou zo van ongeveer 45 procent in 2007 moeten worden teruggebracht tot 10 procent in 2011.

Begin 2009 zal een audit worden uitgevoerd over de toegankelijkheid van de postkantoren. De PostPunten vallen buiten die maatregel. De verkregen inlichtingen zullen dienen als grondslag voor het uitwerken van de haalbaarheidseisen, zodat er werken kunnen worden uitgevoerd om de toegankelijkheid te verbeteren wanneer dat technisch mogelijk is. De inschrijvers werd niet gevraagd om oplossingen voor te stellen.

In 2008 werd de *Groupe d'action pour une meilleure accessibilité aux personnes handicapées* (Gamah) geraadpleegd, maar het is niet de bedoeling dat de gespecialiseerde verenigingen hier verder nog in worden gekend.

(Nederlands) De toegankelijkheid tot het postkantoor van Heist-op-den-Berg blijft gegarandeerd door het gebruik van een verwijderbare helling die elke ochtend wordt teruggeplaatst. Het kantoor is opgenomen in het programma Toegankelijkheid 2009 om dit probleem definitief op te lossen.

Klanten kunnen hun problemen melden aan de klantendienst. Het kantoorpersoneel kan terecht bij de zonemanagers of bij de dienst *Maintenance*.

11.04 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Uw antwoord bevestigt mijn vrees. Als men zegt dat men van de toegankelijkheid een prioriteit maakt, moet men met alles rekening houden. U gaat van drie criteria uit: de aanwezigheid van een parking en van een helling, en de breedte van de deuren. Maar wat doet men voor de slechtzienden? Welke optische signalisatie wordt er aangebracht? Hoe hoog zijn de loketten? Is er aangepast sanitair?

Thans is 40 procent van de postkantoren niet toegankelijk en in 2011 zullen er nog 10 procent moeilijk toegankelijke kantoren overblijven. Zullen de kantoren die volgens u toegankelijk zullen zijn, dat ook werkelijk en over de hele lijn zijn?

Dat u reeds met verenigingen heeft samengewerkt, klopt niet volgens mijn informatie. Ik dring erop aan dat u een begeleidingscomité zou oprichten, met daarin vertegenwoordigers van de verenigingen uit alle Gewesten. Ze zullen De Post kunnen bijstaan in haar pogingen om de kantoren voor 100 procent toegankelijk te maken.

Ten slotte betreur ik dat die studie geen rekening houdt met de PostPunten. U zal mij zeggen dat die globaal gesproken toegankelijker zijn dan de postkantoren, omdat ze van recentere datum zijn. Maar het zijn ook plaatsen van openbare dienstverlening, die op het stuk van de toegankelijkheid evenveel aandacht verdienen. Er is ter zake nog heel wat werk aan de winkel.

11.05 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Elke gemeente heeft ook een lokale raad voor personen met een handicap. Er moet echter voldoende wisselwerking zijn tussen die raad en de dienstverlenende instellingen. In Heist-op-den-Berg werd bijvoorbeeld een bel zo hoog geplaatst dat iemand die in een rolstoel zit, er net niet bij kan. Er worden dus wel goede initiatieven genomen, maar die worden in de praktijk niet altijd haalbaar uitgewerkt.

Op 24 oktober was er in het postkantoor van Heist alleszins geen verwijderbare helling te vinden en wist niemand waar ze was.

11.06 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Voor de postpunten is dit wel degelijk opgenomen in het bestek.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aande minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aantijgingen van de Bank Degroof aan het adres van De Post betreffende de vervalsing van betalingsopdrachten" (nr. 7785)

12.01 Jean-Luc Crucke (MR): Op 3 oktober zond de bank Degroof een rondschrĳven naar haar klanten betreffende de gevoelige toename van de fraude te wijten aan vervalsing van door De Post doorgezonden betalingsopdrachten. De bank raadde haar klanten aan af te zien van dit soort betaling, met andere woorden, voortaan geen gebruik meer te maken van de diensten van De Post.

Bent u op de hoogte van dit rondschrĳven van de bank Degroof? Ging het om een groot aantal gevallen van vervalsing? Waren er onvoldoende controles?

Het is belangrijk dat u reageert. Ofwel zijn de feiten juist en moeten er maatregelen worden genomen, ofwel blijken ze niet of niet helemaal waar te zijn. In dat geval is het belangrijk orde op zaken te stellen. De bank Degroof moet trouwens een waarschuwing krijgen dat haar boodschap aan de klanten fout is.

12.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De Post werd via de media op de hoogte gebracht van het feit dat de bank Degroof overschrijvingsopdrachten via De Post weigert, naar aanleiding van vervalsingen in het netwerk. Dat fenomeen bleef beperkt tot enkele gevallen. In 2005 werden enkele van oneerlijkheid verdachte medewerkers van De Post ontslagen. De Post heeft in dat verband interne controlemaatregelen genomen. Een veralgemening vanuit enkele uitzonderlijke gevallen lijkt mij ongepast.

De Post verzekert de controles van de overschrijvingen op de rekeningen van haar eigen klanten, zoals elke bankinstelling. De resultaten van die controles hebben De Post in staat gesteld het aantal fraudepogingen met papieren overschrijvingsformulieren en de bedragen die daarbij verduisterd worden, te beperken.

De modaliteiten van die controlemaatregelen zijn vertrouwelijk. Ze omvatten bijvoorbeeld het gebruik van controlelijsten of het plaatsen van camera's in de beveiligde lokalen.

12.03 Jean-Luc Crucke (MR): De manier van communiceren via de pers ligt moeilijk. Het feit dat De Post niet op de hoogte gebracht werd door de bank Degroof is een probleem.

U heeft het over enkele gevallen maar er werd een rondschrijven naar alle klanten van de bank Degroof gestuurd. Het gaat inderdaad slechts om enkele gevallen en niet om een algemeen fenomeen, toch is het nuttig dat u contact opneemt met de bank Degroof opdat de aan de klanten meegedeelde informatie verbeterd zou worden. Anders is het de postdienst die te lijden krijgt onder de onregelmatigheden van enkele personen.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen en interpellatie van

- mevrouw **Valérie De Bue** aande minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werking van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 7790)
- de heer **Jan Mortelmans** tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werking van het comité van de gebruikers bij de NMBS" (nr. 175)
- mevrouw **Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de te beperkte middelen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS en de aard van de opdrachten die aan dat Comité worden toegewezen" (nr. 8107)
- de heer **Jan Mortelmans** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werking van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 8152)

13.01 Valérie De Bue (MR): In een brief van 4 oktober 2008 vestigde het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS onze aandacht op zijn gebrek aan middelen, en op artikel 36 van het nieuwe beheerscontract. Volgens dat artikel zal de rol van het RGG beperkt worden tot dat van een soort enquêtebureau voor de tevredenheidsenquêtes die bij de klanten worden afgenomen in het kader van de kwaliteitsopvolging.

De voorzitter van het Comité, de heer Janssens, bevestigde het gebrek aan middelen tijdens een hoorzitting. Hij benadrukte ook dat maar een follow-up gegeven wordt aan een klein aantal van de 250 uitgebrachte adviezen, en dat de NMBS het Comité nooit raadpleegt vooraleer ze beslist over tarieven of uurregelingen. Hij sprak ook over een brief van de holding waarin gewezen wordt op het gebrek aan professionalisme van het Comité. Tijdens de hoorzittingen was uw kabinet niet vertegenwoordigd; dat van de heer Schouppe echter wel.

Wat is uw standpunt ten aanzien van het Comité en de uitvoering van artikel 36 met het oog op een duidelijke omschrijving van de rol van het Comité en de middelen waarover het beschikt?

13.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Een hoorzitting met de voorzitter van het Comité van de Gebruikers bij de NMBS heeft uitgewezen dat het comité vleugellam is door een volkomen gebrek aan middelen en door de ontoeschietelijke houding van de NMBS-holding zelf. De aangehaalde problemen zijn een lage frequentie van adviezen door een gebrek aan initiatief vanwege de NMBS zelf, onvoldoende middelen voor de uitvoering van de opdrachten, een werking op vrijwillige en onbezoldigde basis, gebrek aan feedback met de voogdijminister en de NMBS-Groep. Tenslotte is er de problematiek rond artikel 36 van het beheerscontract tussen de staat en de NMBS-holding die de onafhankelijke werking van het comité in het gedrang kan brengen. Wij werden allemaal nogal overvallen door deze problemen, aangezien wij gretig gebruik maakten van de adviezen van het comité.

Welke maatregelen heeft de minister getroffen om de werking van dit orgaan weer vlot te trekken?

13.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): De voorzitter van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS stelt ons in kennis van verscheidene grieven: de NMBS verzuimt het Comité om advies te vragen, het Comité wordt door de NMBS laattijdig of helemaal niet op de hoogte gebracht van belangrijke beslissingen, het Comité heeft onvoldoende middelen. Volgens de voorzitter zou de onafhankelijkheid van het Comité bovendien op het spel staan. Zal u ingrijpen en aan die grieven tegemoetkomen? In hoeverre zal u het voortbestaan van het Comité, zijn middelen en zijn onafhankelijkheid waarborgen?

13.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De NMBS en het Comité hebben in 1996 een protocol ondertekend. Sindsdien kent de FOD Mobiliteit een vergoeding toe voor de leden van het Uitvoerend Bureau en voor de halfzijdse detachering van een ambtenaar van de NMBS-Groep die het Comité moet bijstaan in het opstellen van zijn adviezen. Het Comité krijgt een budget van de NMBS-Holding voor, onder meer, het drukken van het jaarverslag.

(*Nederlands*) Ik zal de bepalingen uit de overeenkomst van 1996 niet opsommen. Ik zal de tekst overhandigen aan de commissiesecretaris. Dit is overigens ook aan bod gekomen tijdens de hoorzitting.

(*Frans*) Elke vennootschap is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de diensten die ze aanbiedt, en voor de kwaliteitsmetingen met betrekking tot haar eigen opdracht. Alle kwalitatieve aspecten worden gemeten op grond van objectieve en subjectieve criteria. Het beheerscontract bepaalt dat de NMBS-Holding uiterlijk op 30 juni 2008 een voorstel doet aan de minister van Overheidsbedrijven inzake de herziening van de werking van het Comité en de te onderhouden relaties met de NMBS-Groep. Ik heb dat voorstel pas eind oktober 2008 ontvangen.

(*Nederlands*) Het voorstel komt erop neer dat het Raadgevend Comité intensiever bij de kwaliteitsopvolging betrokken zal worden, zoals ook gevraagd in het beheerscontract.

Uit gesprekken met de betrokkenen leid ik af dat er een algemene ontevredenheid bestaat. Als ik echter de opvolgingsrapporten bekijk, dan zie ik dat tussen 2006 en 2008 de gemiddelde aanwezigheid op plenaire vergaderingen slechts 42 procent bedroeg. Hierdoor stelt de NMBS zich vragen over de representativiteit. Dat leidt natuurlijk tot het disfunctioneren van het comité. Organisaties zoals Test-Aankoop en de Vlaamse Jeugdraad hebben zich al teruggetrokken uit het comité.

We moeten zoeken naar een structurele oplossing, want het probleem is groter dan aanvankelijk gedacht. Het Raadgevend Comité is belangrijk als adviesorgaan. Er moet overlegd worden over het voorstel met het Raadgevend Comité, dat immers moet waken over het kwaliteitsbeheer, de NMBS-Holding en de FOD Mobiliteit, die bevoegd is voor het budget. De onafhankelijkheid van het comité blijft belangrijk, maar ook de geloofwaardigheid moet dringend worden opgekrikt. Samen met de betrokkenen moeten we een manier zoeken om de werking te verbeteren.

(*Frans*) Ik ben een structurele oplossing beginnen te zoeken en hoop die studie de komende weken af te ronden. We hebben nu een formeel voorstel van de NMBS-Groep. Dat voorstel dient als grondslag voor de communicatie en de besprekingen met het Comité en de FOD.

13.05 **Valérie De Bue** (MR): We hebben begrepen dat de samenstelling voor onvrede zorgt. Het is niet normaal dat bepaalde verenigingen de vergaderingen niet langer bijwonen noch vertegenwoordigd worden. Het is belangrijk dat het Raadgevend Comité betrokken wordt bij de uitvoering van de opdrachten die het krijgt.

13.06 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Artikel 36 van het Beheerscontract betekent in de praktijk dat het comité monddood wordt gemaakt. Ik heb daar mijn vragen bij.

De minister heeft gelijk als ze naar de afwezigheden tijdens de vergaderingen verwijst. We moeten die vicieuze cirkel doorbreken zonder afbreuk te doen aan de onafhankelijkheid van het comité. Het verheugt ons dat er een structurele oplossing gezocht wordt, want als dat niet snel gebeurt, dan vrees ik dat het comité zal ophouden te bestaan. Dat zal de NMBS misschien graag horen, maar dat is niet goed voor de reizigers en voor het controlerecht van het Parlement.

Ik zal een motie indienen waarin ik vraag om de nodige middelen beschikbaar te maken, om artikel 36 uit het Beheerscontract te herbekijken en om daarover overleg te plegen met alle betrokkenen. Het is jammer dat de meerderheid al een eenvoudige motie klaar heeft, want wij willen de minister eigenlijk steunen in haar streven en ik begrijp dus niet wie daar iets op tegen heeft. Ik zal hier zeker nog op terugkomen, want ik vind dit een erg belangrijke zaak.

13.07 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Men mag dat de leden van voornoemd comité niet kwalijk nemen. Er moet worden nagedacht over een andere vorm van vertegenwoordiging en er moet worden nagegaan hoe de reizigers concreet kunnen worden vertegenwoordigd. Er moeten procedures worden ingesteld om de onafhankelijkheid van het comité te waarborgen en de raadpleging ervan verplicht te stellen alvorens er beslissingen worden genomen.

13.08 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De NMBS heeft er alle belang bij dat het Raadgevend Comité goed werkt, anders ontstaan er twijfels over de representativiteit.

13.09 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Maar waarom zijn er zoveel afwezigheden? Dit kan ook aan de NMBS te wijten zijn.

13.10 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Daarover kan ik geen uitspraken doen. Er moet altijd worden gezocht naar de best mogelijke samenwerking. Vele organisaties nemen nu een positie in waarmee rekening moet worden gehouden.

Er mag ten slotte geen misverstand bestaan over artikel 36. Dat is wat de overheid heeft afgesproken met de NMBS. Men zegt niet dat artikel 36 moet worden uitgebreid. Het zou verkeerd zijn dat artikel te wijzigen via een beheersovereenkomst. Er bestaat een protocol tussen de NMBS-Holding en het Raadgevend Comité. Het kan niet de bedoeling zijn de minister daarbij te betrekken. Een protocol wordt gesloten tussen twee contracterende partijen die dat altijd kunnen wijzigen. Als zoiets in een beheersovereenkomst staat, geeft dat een andere soort flexibiliteit.

13.11 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Rekening houdend met de formulering van artikel 36, vreest het raadgevend comité dat zijn opdracht tot de "follow-up" van de enquêtes zal worden beperkt. U zegt me dat zijn takenpakket in een protocolakkoord zal worden vastgelegd. Men mag het comité niet beletten op eigen initiatief bepaalde opdrachten te vervullen of adviestaken op een meer onafhankelijke manier te verrichten.

13.12 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Een van de problemen is dat over artikel 36 werd onderhandeld zonder het comité. Er is meer overleg nodig.

13.13 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Naar aanleiding van de beheersovereenkomst was er overleg met het Raadgevend Comité. Ik wil erop wijzen dat de opdracht van het comité wettelijk is bepaald, namelijk in de wet op de overheidsbedrijven. Dat artikel nu wijzigen is niet ernstig. Het artikel is duidelijk en er is een protocol. Laten we proberen het comité te versterken, zodat het nog meer en kwalitatief hoogstaande adviezen kan geven. Ik heb in elk geval geen belang bij een slecht werkend Raadgevend Comité, wel integendeel.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans, Bruno Stevenheydens en Peter Logghe en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Jan Mortelmans

en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,

verzoekt de regering

- alle nodige maatregelen te treffen opdat het Comité van de Gebruikers bij de NMBS in alle onafhankelijkheid en met de nodige middelen haar taken kan vervullen;
- daarvoor overleg te organiseren met alle betrokken actoren waarbij onder meer het artikel 36 van het beheerscontract met de NMBS-Holding wordt herbekeken."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jef Van den Bergh en François Bellot.

Over de moties zal later worden gestemd.

13.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Na de hoorzitting over het Raadgevend Comité dacht ik dat wij hierover een debat zouden voeren met de NMBS in plaats van vragen en interpellaties in te dienen?

13.15 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Ik heb geen bezwaar tegen een debat in de commissie in aanwezigheid van de NMBS-top.

13.16 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Er werden ons teksten beloofd. Ik ontving zelfs nog geen voorstel!

De **voorzitter**: Het kabinet van mevrouw de minister zal ons een document dienaangaande bezorgen. Men moet iets doen met de hoorzittingen. Er zullen concrete voorstellen worden uitgewerkt. Mogen we iets verwachten tegen het einde van het jaar?

13.17 Minister Inge Vervotte : Ja

13.18 De voorzitter : De bespreking is gesloten.

14 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de informatiediefstal bij Deutsche Telekom" (nr. 7820)

14.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): DeutscheTelekom bevestigde onlangs een gigantische diefstal van gegevens van 17 miljoen klanten. De gegevens werden op de zwarte markt te koop aangeboden. Welke klantengegevens houdt Belgacom bij? Hoe worden deze beveiligd en gecontroleerd? Hoe wordt de gegevensbeveiliging zelf gecontroleerd? Is een diefstal zoals bij DeutscheTelekom mogelijk?

14.02 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Belgacom houdt verschillende categorieën van klantgegevens bij: identificatiegegevens en persoonlijke kenmerken; anonieme informatie over de gezinssamenstelling; financiële gegevens zoals facturatie, bankrekeningnummer, kredietkaartnummer, betaalgedrag; consumptiegewoonten in verband met Belgacom-producten; geschiedenis van de contacten met Belgacom, en andere. Gegevens over de werkgever van de klant worden alleen bijgehouden als dat echt noodzakelijk is voor de klantenadministratie, bijvoorbeeld wanneer de werkgever financieel tussenkomt voor de werknemer.

Belgacom respecteert de wetgeving en de verplichtingen met betrekking tot het aangeven van data en bestanden aan de Privacycommissie.

De gebruikers van informatiesystemen van Belgacom krijgen een welbepaald profiel, zodat zij alleen data kunnen consulteren of bewerken die zij nodig hebben voor de uitoefening van hun functie. De gegevens zijn beveiligd door een toegangscontrole en er wordt dus gecontroleerd wie welke gegevens heeft geraadpleegd of gewijzigd. De gegevens van de toegangscontrole worden gedurende negen maanden bijgehouden.

Indien een nieuwe klant zich aanbiedt in een teleboetiek van Belgacom, vraagt men om de identiteitskaart te tonen. Indien de nieuwe klant zich telefonisch aanmeldt, wordt de geldigheid van de kredietkaart ter controle van de identiteit, en dus niet ter controle van de kredietwaardigheid, gebruikt. Voor zelfstandigen wordt het ondernemingsnummer gecheckt bij de Kruispuntbank van Ondernemingen. Voor de vrije beroepen volstaat de identiteitskaart.

Twee à drie keer per jaar vindt er een interne audit plaats. Ernst & Young voert jaarlijks een externe audit uit.

14.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Ik zal het antwoord nalezen. De kredietkaart wordt niet gecontroleerd voor de kredietwaardigheid van de klant. Men slaat wel gegevens op betreffende het betaalgedrag van de klant. Niets is helemaal veilig. De Duitse firma had ook een aantal beveiligingsmaatregelen genomen en toch werd ze gekraakt. De kans is reëel dat dit vroeg of laat ook bij ons gebeurt.

Het incident is gesloten.

15 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Ubigo-project" (nr. 7863)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het project Ubigo" (nr. 8054)

15.01 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Op 31 mei 2006 ondertekenden de toenmalige ministers bevoegd voor Mobiliteit en de toenmalige staatssecretaris voor Overheidsbedrijven een protocolakkoord om te komen tot een enkel ticket voor alle openbare vervoersmaatschappijen van België. Er werd een werkgroep opgericht, geleid door Syntigo, een dochteronderneming van de NMBS Holding, om het inter-operabele ticket te concretiseren.

Blijkbaar is de NMBS nu geen voorstander meer van het Ubigo-project. In de beheersovereenkomsten was ook niet voorzien in een apart krediet. Wat was de analyse van IBM Consulting betreffende het Ubigo-project? Waarom wil de minister het Ubigo-concept niet verder uitwerken? Wil zij nog steeds een enkel ticket uitwerken voor de verschillende vervoersmaatschappijen? Wat is dan het nieuwe concept?

15.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Over het Ubigo-project bestaat heel wat verwarring.

(*Frans*) De NMBS twijfelt aan de noodzaak van de oprichting van zo een dochtermaatschappij. Een project voor een gemeenschappelijke chipkaart behoort wél tot de mogelijkheden.

(*Nederlands*) Uit de analyse van IBM Consulting betreffende een grootschalig pinkaartproject blijkt dat dit heel wat meer investeringen vergt dan gepland was in de initiële *business case* van Syntigo en bovendien niet te verwaarlozen financiële en operationele risico's inhoudt.

(*Frans*) De NMBS en ikzelf zijn overtuigd van het nut van het concept chipkaart. Ik wacht op het nieuwe voorstel van de NMBS.

(*Nederlands*) Het verschil in vooruitgang van het pinkaartconcept per operator zet de NMBS er sterk toe aan om op korte termijn een pragmatische aanpak te overwegen. In september 2009 sluit de MIVB de metrostations fysiek af met klapdeurtjes. Daarom wil de NMBS met de MIVB een samenwerking opstarten inzake vervoerbewijzen. Die samenwerking zal in feite de eerste fase vormen van het interoperabele pinkaartproject waarbij de andere gewestelijke vervoersmaatschappijen zich, indien ze dat wensen, kunnen aansluiten. Het toepassingsgebied kan daarna geleidelijk worden verruimd naar andere gemeenschappelijke vervoersbewijzen.

(*Frans*) Het nominatief aspect van de chipkaart betekent niet dat alle reizen van de cliënt meteen worden gevolgd, maar is onmisbaar om hem persoonlijke kortingen toe te staan.

Aan de cliënten die zich niet kenbaar willen maken zal een chipkaart worden aangeboden.

15.03 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Een rapport uit 2007 schat het investeringsbedrag bij de NMBS op ongeveer 50 miljoen euro en de netto actuele waarde na tien jaar op 25 miljoen euro. Het eenkaartsysteem zou meer reizigers opleveren en het aantal fraudegevallen doen dalen. Een poortsysteem zoals bij de MIVB heeft een effect op de interoperabiliteit en maakt de zaken niet gemakkelijker. Toch bewijzen buitenlandse steden die de keuze voor de pinkaart maakten, dat het een win-winsituatie is. Op vijftien jaar is daar alles terugverdiend. Met een gesloten systeem daalt de agressie en dat moet men eigenlijk ook opnemen in de maatschappelijke opbrengsten. Uit het Ubigo-project stappen zal een zeer grote vertraging met zich meebrengen voor een aantal randfenomenen.

15.04 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik ben het eens met de heer Geerts over de terugverdieneffecten. We voeren dat debat ook met de NMBS zelf. De uitstap uit het platform betekent echter niet dat we geen vooruitgang willen boeken in dat dossier. We vinden het integendeel verstandig om nu stapsgewijs te implementeren. We kiezen voor een pragmatische aanpak. Er is een verschil in appreciatie over de manier van werken, maar de doelstelling is wel degelijk dezelfde.

15.05 David Geerts (sp.a+Vl.Pro): Het belangrijkste in het project is de concrete haalbaarheid.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Liefkenshoekspoortunnel" (nr. 7906)

16.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): De Vlaamse regering leverde in september 2008 de bouwvergunning voor de Liefkenshoekspoortunnel af. De vele vertragingen in het dossier hebben verstekkende gevolgen voor de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen en het Waasland.

De laatste hinderpaal is de privé-investeerder. Eind augustus 2008 deelde de minister mee dat men verwachtte dat de PPS-procedure eind oktober 2008 kon worden afgerond, waarna de werken in november 2008 zouden starten.

Werden de onderhandelingen met de privépartner volledig afgerond? Wanneer starten de werken? Werd de keuze voor PPS reeds geëvalueerd? Trekt men de nodige lessen voor andere projecten?

16.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De voornoemde datum werd inderdaad vooropgesteld. Door de financiële crisis zijn geïnteresseerde partners voor privésamenwerking voorzichtiger geworden. Een aantal zaken diende door de privépartners nader te worden bekeken. Ik heb nu dagelijks contact met Infrabel over het dossier. Het is de bedoeling om de zaak in de loop van de komende dagen en weken af te ronden. We zitten in de slotfase van de onderhandelingen. De berichten die ik over de onderhandelingen krijg, zijn in elk geval hoopgevend.

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

Zodra het contract over de financiële voorwaarden is afgerond, zullen de werken van start gaan. De bouw van de spoortunnel maakt deel uit van het nieuwe investeringsplan 2008-2012, waarin men de PPS-projecten versneld wil realiseren.

Aangezien de onderhandelingen nog lopen, is het nog te vroeg voor een evaluatie van de PPS-formule. De aanwending van deze voor toekomstige projecten moet voor mij steeds gebeuren op basis van een grondige analyse van de voor- en nadelen van het concept.

Het dossier wordt momenteel dus nauw opgevolgd en de onderhandelingen zullen zeer binnenkort worden afgerond. Wel voelen wij ook in dit dossier de gevolgen van de financiële crisis, maar we blijven vertrouwen in een gunstig vervolg van de zaken.

16.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): We worden weer eens geconfronteerd met nieuwe data en nieuw uitstel in een dossier dat economisch gezien nochtans zeer belangrijk is voor Vlaanderen. Is er reeds een definitieve kandidaat geselecteerd voor de realisering van het project? Waar zit het probleem? Biedt de PPS-formule een meerwaarde in dit uiterst complexe dossier?

16.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik heb de streefdatum van Infrabel destijds vermeld omdat ik open kaart wou spelen. Op dat ogenblik speelde de financiële crisis zeker nog niet mee.

In de beheersovereenkomst staat dat Infrabel de onderhandelingen moet afronden in de loop van 2008 en ik heb wat dat betreft geen andersluidende signalen ontvangen.

16.05 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): En is er al een definitieve partner?

16.06 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Om procedurefouten te vermijden, zal ik die vraag momenteel nog niet beantwoorden.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van mevrouw Sonja Becq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nieuw station van Diegem" (nr. 7931)

17.01 Sonja Becq (CD&V): Het station van Diegem wordt afgebroken en de stopplaats zou worden verplaatst naar het industrieterrein van Diegem. Men zou aldus geen gebruik meer kunnen maken van de parkeerplaatsen in Diegem-dorp en bovendien zouden er toegankelijkheidsproblemen zijn in de nog te vernieuwen stopplaats. Zal Infrabel rekening houden met deze problematiek bij de herinrichting van de stopplaats en kan de minister hier nog iets aan doen?

17.02 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Infrabel heeft de capaciteit van deze belangrijke spoorwegverbinding verhoogd in december 2006. In een volgende stap worden de verschillende stopplaatsen en stations op deze lijn vernieuwd en wordt de infrastructuur gemoderniseerd. Perrons zullen worden verhard en voorzien van noppentegels ten behoeve van slechtzienden. Er komen verwarmde wachthuisjes. Ook zijn er voor de halte Diegem beschuttende constructies en fietsenstallingen gepland aan de kant van de Kleetlaan.

De werkzaamheden zullen gefaseerd verlopen en betreffen zowel werken op de perrons als omgevingswerken. Ze vinden plaats tussen augustus 2008 en november 2009. Infrabel zal de hinder voor het publiek trachten te beperken en informatie verstrekken via een gratis nummer en e-mail. De hoofdtoegang wordt bepaald op basis van de stroom van het grootste aantal reizigers. Een beschuttende infrastructuur en duidelijke aanduidingen zijn gepland. Ook aan het veiligheidsaspect is gedacht, door de inrijmogelijkheden van de onderdoorgang zoveel mogelijk te verhogen.

Het nabijgelegen station van Zaventem zal worden ingericht om de minder mobiele reizigers op te vangen. Nu moeten minder mobiele reizigers voor begeleiding een beroep doen op verder gelegen stations.

De stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd op basis van de voorgestelde plannen en mits naleving van een aantal expliciete voorwaarden: een plaats voor automatische ticketverkoop, duidelijke signalisatie voor minder mobiele mensen en op termijn een camerabewaking. Over elementen die eventueel niet in overweging werden genomen, willen we altijd nader overleggen.

17.03 Sonja Becq (CD&V): De voornaamste problemen blijven dus eigenlijk bestaan en zijn eigenlijk structureel. Zo zal men trachten de inrij te verhogen in de ondertunneling, maar dat zal het probleem niet ten gronde oplossen. Hopelijk zal men veel verlichting aanbrengen. En noppentegels op de perrons zijn een pluspunt voor slechtzienden, maar rolstoelgebruikers zijn er niet mee geholpen. Moet men niet zoeken naar andere mogelijkheden dan wat aanpassingswerken in Zaventem om dit alles op te vangen?

17.04 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): In de beheersovereenkomst is al veel aandacht besteed aan de toegankelijkheid van de stations voor personen met een handicap.

We zijn nu bezig aan de implementatie van de eerste fase daarvan. Het is natuurlijk de bedoeling om nog verder te gaan, maar dat vergt uiteraard meer tijd. De bereidheid is in ieder geval aanwezig bij de NMBS, die nu zal bekijken met welke partners er kan worden samengewerkt. Daarom zou het goed zijn dat de instelling in Diegem de vraag nu al zou signaleren aan de NMBS, zodat ze van bij het begin bij de verdere planning betrokken kan worden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nummer 7943 van de heer Doomst wordt uitgesteld.

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nodige rollend materieel voor het gebruik van de hsl tussen Antwerpen/Brussel en Nederland" (nr. 7944)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nodige rollend materieel voor het gebruik van de hsl tussen Antwerpen/Brussel en Nederland" (nr. 8044)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In Nederland wordt gezegd dat de hst Amsterdam-Antwerpen-Brussel slechts vanaf 2010 zal rijden. Klopt dat? Is de NMBS mee verantwoordelijk voor dit nieuwe uitstel? Wat zijn

de oorzaken? Zal de NMBS schadeclaims indienen?

Er bestaat ook discussie over de snelle verbinding tussen Brussel en Den Haag. Wat is het standpunt van de regering? Wordt het dossier gekoppeld aan de uitdieping van de Westerschelde? Zal deze trein stoppen in Breda en in Brecht?

De ingebruikname van de hsl tussen Amsterdam en Antwerpen is één grote lijdensweg. De producent van het rollend materieel, AnsaldoBreda, zou niet in staat zijn om aan de contractuele verplichtingen te voldoen. Ook de Deense spoorwegen ondervinden gelijkaardige problemen met deze producent. Toen men in 2004 de treinstellen bestelde bij AnsaldoBreda, waren die problemen al duidelijk. Is er rekening gehouden met de slechte reputatie van het bedrijf bij de aanbestedingsprocedure?

Pas vier jaar na de bestelling werd het eerste testtreinstel geleverd. Als de leverancier dat tempo aanhoudt, dan zou dat betekenen dat de overige treinstellen in 2012 nog niet geleverd zullen zijn. Zijn er garanties dat de treinstellen in 2009 geleverd zullen worden? Welke mogelijkheden zijn er in het contract opgenomen als dat niet het geval is? Kan de NMBS de schade verhalen?

18.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Voordat er een hst kan rijden tussen Antwerpen en Amsterdam, moeten de locomotieven uitgerust worden met het veiligheidssysteem ERTMS level 2. De Nederlandse minister voor Vervoer heeft op 14 oktober meegedeeld dat dit pas kan gebeuren vanaf het najaar van 2009. De vermoedelijke indienststelling zal dan pas in 2010 vallen. Geen van de operatoren – NMBS en HSA – is verantwoordelijk voor deze vertraging. De NMBS zal samen met de leasingmaatschappij een beroep doen op de contractuele schadebedingen om een schadevergoeding te verkrijgen van AnsaldoBreda.

De NMBS en HSA werken momenteel aan een *business case* over de snelle trein tussen Brussel en Den Haag. Daarnaast heeft mijn Nederlandse collega gevraagd wat de kostprijs zou zijn om een Belgische binnenlandse trein door te trekken tot Roosendaal als de Beneluxtrein zou worden afgeschaft. De regering wacht nog met het bepalen van haar standpunt tot deze twee dossiers volledig afgerond zijn en zal daarna overleggen met de Nederlandse regering. Ook de stopplaatsen van de trein Brussel-Den Haag moeten nog worden besproken.

Wat de keuze voor AnsaldoBreda betreft, heeft de NMBS in de aanbestedingsprocedure enkel rekening gehouden met objectieve criteria en niet met criteria zoals reputatie. In 2003 werd wel contact opgenomen met de Deense spoorwegen, die op dat ogenblik nog lovend waren over deze firma.

AnsaldoBreda heeft nog geen enkel treinstel geleverd, maar er is er al wel een succesvol getest. Volgens de laatste informatie zou de indienststelling van het materieel op de hsl Brussel-Amsterdam moeten gebeuren vanaf de dienstregeling van 2010, wat een vertraging betekent van meer dan twee jaar. Het Nederlands-Belgische projectteam volgt de vooruitgang van dichtbij op.

Het contract tussen de NMBS en AnsaldoBreda bepaalt dat bij laattijdige levering het contract kan worden opgezegd of dat een schadevergoeding moet worden betaald. Omdat er geen alternatieven zijn, zal het contract niet worden opgezegd. AnsaldoBreda beweert dat de vertraging te wijten is aan de implementatie van het nieuwe Europese beveiligingssysteem. De schadevergoeding kan ook pas gevraagd worden als alle treinstellen geleverd zijn. De NMBS zal alle beschikbare rechtsmiddelen gebruiken om een zo hoog mogelijke schadevergoeding te verkrijgen.

18.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Normaal gezien wordt de dienstregeling elk jaar op het einde van het jaar gewijzigd. Zal de hsl dan in gebruik worden genomen vanaf de dienstregeling van eind 2009 of eind 2010?

18.04 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik heb in dat verband enkel herhaald wat mijn Nederlandse collega heeft meegedeeld. Ik denk dat we over de precieze datum de nodige voorzichtigheid moeten bewaren.

18.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik zal deze zaak zeker blijven volgen.

Het incident is gesloten.

19 **Samengevoegde interpellaties van**

- de heer **Georges Gilkinet** tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bijdrage van De Post aan de begroting 2009 van de federale Staat" (nr. 163)
- de heer **Georges Gilkinet** tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bijdrage van de NMBS aan de begroting 2009 van de federale Staat" (nr. 164)

19.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Er wordt aangekondigd dat de NMBS een bijdrage van 300 miljoen euro zal storten voor de begroting 2009. Wat De Post betreft, is er sprake van een bijdrage van enkele miljoenen euro's, in de vorm van een vervroegde uitkering van dividenden. Die opties zijn bevreemdend, gelet op de investeringsbehoeften van die overheidsbedrijven.

Ik begrijp niet goed waarom men geld bij De Post weghaalt, terwijl er daar zoveel behoeften zijn, met name op het stuk van de toegankelijkheid van de postkantoren.

Voor welke sommen dragen de NMBS en De Post bij aan de begroting 2009? Waar komen die bedragen vandaan? Waarom kon dat geld, wat de NMBS betreft, niet uitgegeven worden? Gaat het om een lening van het overheidsbedrijf of om een bijdrage om niet aan de Rijksbegroting? Welke budgettaire weerslag zal dat hebben op de toekomstige investeringen van de NMBS? Wat De Post betreft, vraag ik me af of dat geld niet anders kon worden besteed, met name aan energiebesparende investeringen in de gebouwen. Welke gevolgen zal die beslissing hebben voor de toekomstige investeringsbudgetten van De Post?

19.02 Minister **Inge Vervotte** (Frans): De in het kader van deze interpellatie gestelde vragen horen volgens mij thuis in de eerste bespreking van de begroting 2009, die volgende week gepland is. Ik zal niettemin enkele antwoorden aanreiken.

19.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Aangezien die informatie openbaar is, dacht ik dat ik als parlementslid, zolang de begroting nog niet is ingediend, nog een kans had om in te grijpen vóór er beslissingen worden genomen die in mijn ogen slecht zijn.

19.04 Minister **Inge Vervotte** (Frans): De inkomsten uit dividenden van De Post worden voor 2009 geschat op 120 miljoen euro. Dat bedrag omvat de dividenden voor de Staat én die voor de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij. Voor dat bedrag wordt uitgegaan van de betaling van een volledig dividend op de resultaten van 2008 en een geschat tussentijds dividend op de resultaten van 2009.

De betaling van dat bedrag werd geregeld in een aandeelhouderspact dat de Staat heeft gesloten met de privéaandeelhouders van De Post. Er worden geenszins middelen aan de begroting onttrokken. De betaling van de overheidsdotatie aan De Post voor haar openbare dienstverlening gaat uiteraard door.

De regering denkt aan een alternatieve financiering van de aankoop van nieuw rollend materiaal. Ik zal met de NMBS onderhandelen om het beheerscontract aan te passen.

De door de regering genomen maatregelen mogen in geen geval leiden tot een vermindering of een vertraging van de investeringen.

De middelen die op het einde van dit begrotingsjaar niet zijn gebruikt zullen ter beschikking worden gesteld van de maatschappij waarvan ze afkomstig zijn vanaf volgend begrotingsjaar. Voor het GEN-fonds, wordt een verhoging met 59 miljoen euro van het saldo van het fonds verwacht.

19.05 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Als ik het goed heb begrepen, neemt men bedragen terug die niet werden uitgegeven, en past men het contract tussen de Belgische Staat en de NMBS aan teneinde de investeringsverplichtingen van de NMBS terug te schroeven om dat verlies aan subsidies te compenseren.

19.06 Minister **Inge Vervotte** (Frans): Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen het investeringsbudget en de bedrijfsbegroting, die volledig van elkaar gescheiden zijn. Het geld dat in 2008 niet kon worden besteed, omdat niet alle plannen werden gerealiseerd, wordt teruggegeven aan de Staat. We zullen met Infrabel onderhandelen over de sommen die uit de liquiditeitsreserve moeten worden opgenomen om de investeringen te kunnen financieren.

19.07 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): U kan toch moeilijk beweren dat het om een nuloperatie gaat. U

gaat de reserves van Infrabel aanboren om de overheidsdotatie voor investeringen te verminderen. Indien ik als minister het toezicht zou hebben over de NMBS, zou ik willen weten waarom die bedragen niet werden uitgegeven, want de behoeften zijn enorm groot.

Het komt de overheid dus in feite goed uit dat Infrabel een aantal investeringen niet gerealiseerd heeft. Op het einde van het begrotingsjaar spreekt men de reserves van Infrabel aan om de algemene Rijksbegroting te spekken.

Men kan niet beweren dat er geen behoeften zijn. De interne diensten van Infrabel moeten worden versterkt teneinde de investeringsdotaties te benutten.

Wat De Post betreft, zegt u dat aangezien het bedrijf een privéaandeelhouder heeft, het normaal is dat er dividenden worden uitgekeerd. Met betrekking tot een overheidsbedrijf vraag ik mij precies af of die dubbele logica van inkrimping van de uitgaven en streven naar een grotere omzet voor het belonen van de investeerders wel normaal is. De inbreng van kapitaal door privéinvesteerders is een keuze die vanzelfsprekend gevolgen heeft met betrekking tot de productiviteitsdruk in een bedrijf dat een openbare dienst moet blijven verlenen.

19.08 Minister **Inge Vervotte** (Nederlands) Wij mogen de twee niet met mekaar vermengen. Over winstuitkeringen en investeringen moet genuanceerd worden gedacht.

De Post heeft trouwens altijd een dividend uitgekeerd. Het enige verschil is dat het interimdividend nu jaarlijks in plaats van tweejaarlijks wordt uitbetaald.

Ik ben het er niet mee eens dat als dat geld niet was uitgekeerd aan de aandeelhouders, de werknemers een beter statuut zouden kunnen genieten. Al blijft dat statuut natuurlijk mijn volle aandacht krijgen.

Het gaat over de investeringen van de NMBS, en heel specifiek van Infrabel. Wij hebben hen meermaals gevraagd wat hun actieplan is om ervoor te zorgen dat er zich op het vlak van de investeringswerken geen vertragingen opbouwen. We hebben hen ook gevraagd om te monitoren, zodat wij duidelijk weten wat de oorzaken zijn. Door de holding rechtstreeks in zijn fondsen aan te spreken, kan de motivatie om het beter te doen alleen maar stijgen. Misschien moet men realistischer ramen of schort er wat aan het vergunningenbeleid. In elk geval moeten raming en uitvoering zo nauw mogelijk op elkaar aansluiten, dat is men de belastingbetaler verschuldigd.

19.09 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Als parlamentslid van de oppositie en lid van een groene partij die een andere vorm van mobiliteit voorstaat en de openbare dienstverlening verdedigt, zie ik me genoodzaakt de budgettaire logica die de regering hanteert, te bestrijden.

Wat de postsector betreft, beschouwt u het als een vaststaand gegeven dat die activiteit geprivatiseerd is, dat de liberalisering van de markt wordt voorbereid en dat er dividenden aan de aandeelhouders worden uitgekeerd. Mijn politieke filosofie bestaat erin die keuzes ter discussie te stellen: het aanvaarden van een privéinbreng in De Post was een historische vergissing. De werknemers zijn de dupe en tevens wordt het postkantorennet afgebouwd, terwijl de aandeelhouders dividenden blijven ontvangen. Ik kan dat niet aanvaarden.

Wat de NMBS betreft, zegt u dat als men middelen aan Infrabel onttrekt omdat zij niet werden uitgegeven, de directieorganen en de werknemers van Infrabel een grotere efficiëntie zullen nastreven. Ik vind het echter niet normaal dat men het overheidsbedrijf die middelen onttrekt, want er zijn wel degelijk dringende behoeften.

Om die reden dien ik een motie van aanbeveling in.

19.10 Minister **Inge Vervotte** (Nederlands): Ik wil het nog één keer uitleggen. Als langetermijnprojecten zoals RER of Diabolo vertraging oplopen, kan men met het gereserveerde geld niet zomaar iets anders doen. Dat zou het totaalbudget alleen maar de hoogte injagen. Vroeg of laat dienen de oorspronkelijk becijferde kosten zich immers toch aan. Men moet zich aan het afgesproken investeringsbudget houden.

Ik ben het er wel mee eens dat de afstand tussen de planning en de uitvoering zo klein mogelijk moet zijn, vooral omwille van de geloofwaardigheid van de budgetteringen.

19.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): In de veronderstelling dat voor het GEN 800 miljoen was uitgetrokken maar dat slechts 600 miljoen werd uitgegeven, zou men kunnen beslissen de resterende 200 miljoen over te hevelen naar de GEN-begroting voor het komende jaar.

19.12 Minister Inge Vervotte : *(Frans)* Dat is wat er gebeurt.

19.13 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Neen, u zegt me dat men de reserves benut...

19.14 Minister Inge Vervotte : *(Frans)* Niet voor het GEN.

19.15 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Het voorbeeld van het GEN was misschien slecht gekozen maar men kan op dezelfde manier redeneren voor de aankoop van materiaal.

19.16 Minister Inge Vervotte *(Nederlands)*: Bij de operaties is er geen enkele impact op de investeringen. Anderzijds zijn er de reserves van Infrabel en dat is ook geld van de belastingbetalers. Het ene debat mag niet met het andere verward worden. Aan het geld voor de investeringen in de infrastructuur wordt niet geraakt, maar moet Infrabel met overheidsgeld wel zulke reserves opbouwen? Daar mogen wij ons als overheid zeker mee moeien.

19.17 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Als er reserves zijn, moeten die veeleer dienen om voortgang te maken met de investeringen dan om te zorgen voor een Rijksbegroting in evenwicht.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Georges Gilkinet en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heer Georges Gilkinet

en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,

vraagt de regering:

- de procedures voor de uitvoering van investeringsplannen bij de NMBS te evalueren en te versterken;
- de met de realisatie van de investeringen bij Infrabel en de NMBS belaste studiediensten en technische diensten te versterken teneinde te voorkomen dat investeringen niet binnen de geplande termijn gerealiseerd worden;
- zowel bij De Post als bij de NMBS een reservefonds op te richten teneinde de in de loop van het begrotingsjaar niet gerealiseerde investeringen te kunnen kapitaliseren en de toekomstige investeringscapaciteit te verhogen of te behouden, met het oog op een betere openbare dienstverlening voor de burger;
- haar opties inzake debudgettering van De Post en de NMBS in het kader van de begroting van de Federale Staat voor het jaar 2009 te herzien en de overwogen middelen te besteden aan het versterken van de begroting voor het beleid van duurzame investeringen;
- in het kader van de begroting 2009 meer middelen uit te trekken voor de NMBS waardoor de versnelde uitvoering van dringende investeringen mogelijk wordt, met het oog op de vervanging van het rollend materieel die de reiziger meer comfort moet bieden, de heropening van stations en de modernisering van verschillende lijnen, met name lijn 161-162;
- in het kader van de begroting 2009, meer middelen uit te trekken voor De Post, waardoor het mogelijk zal zijn dringende investeringen te realiseren met het oog op het behoud van de postkantoren die momenteel met sluiting bedreigd worden of reeds gesloten zijn, sneller de toegankelijkheid van de postkantoren te verbeteren, te investeren in de energie-efficiëntie van de gebouwen van De Post en in minder verontreinigend rollend materieel, en te waken over het behoud van de loon- en sociale voorwaarden van de werknemers van het bedrijf."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Valérie De Bue en door de heer Jef Van den Bergh.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

20 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de invoering van voorbehouden parkeerplaatsen voor zwangere vrouwen op de NMBS-parkings" (nr. 7967)

20.01 Valérie De Bue (MR): Zou men er met het oog op een betere toegankelijkheid van de stations en aan de hand van diverse maatregelen niet kunnen voor zorgen dat zwangere vrouwen makkelijker toegang krijgen tot de parkeerplaatsen?

20.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Momenteel zijn er geen voorbehouden parkeerplaatsen voor zwangere vrouwen. De parkeerplaatsen voor gehandicapten mogen enkel worden gebruikt door personen die in het bezit zijn van een specifieke kaart die door het departement Sociale Zaken wordt afgegeven.

Ik denk niet dat de invoering van dergelijke voorbehouden parkeerplaatsen de beste oplossing is, maar ik steun het voorstel tot wijziging van de wet op de uitreiking van parkeerkaarten voor gehandicapten.

20.03 Valérie De Bue (MR): Sommige grootwarenhuizen hebben al voorbehouden parkeerplaatsen voor moeders of toekomstige moeders ingevoerd. Is dat niet praktischer dan een wetswijziging?

Het is jammer dat men de mensen ertoe aanzet gebruik te maken van het openbaar vervoer zonder in te spelen op specifieke problemen in dat verband.

20.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ook dit moet een genuanceerd debat zijn. Inzake parkeerbeleid willen we altijd zo functioneel mogelijk reageren. We gaan ervan uit dat er wel wat in de marge ondernomen kan worden als het echt nodig is. Moet je echt altijd twee parkeerplaatsen vrijhouden, zonder te weten of dat aan een behoefte beantwoordt? Vandaar dat wij ervoor geopteerd hebben om na te gaan of de behoefte wel degelijk leeft. Als het moet, kan de mogelijkheid altijd gecreëerd worden.

Omdat hier weinig onderzoek naar gebeurd is en omdat we er weinig vragen over krijgen, willen we dus nagaan in welke mate dat al dan niet leeft. Nu al een bindende beslissing nemen, zou voorbarig zijn.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de viering van de 175ste verjaardag van de spoorwegen en de toekomst van het Mechelse Spoorwegmuseum" (nr. 8102)

21.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In 2010 is het 175 jaar geleden dat er voor het eerst een trein op het Europese vasteland reed en dat was dan nog wel in ons land. De NMBS zou zo'n belangrijke gebeurtenis niet onopgemerkt voorbij mogen laten gaan. Het Mechelse Spoorwegmuseum heeft al laten weten dat zij hierbij willen helpen. De NMBS heeft daar nog niet op gereageerd.

Het Mechelse Spoorwegmuseum is ondertussen ook aan een opknapbeurt toe. Er bestaat onzekerheid over de toekomst van het museum op de huidige locatie door de plannen voor de nieuwe stationsomgeving in Mechelen.

Is de minister gewonnen voor een herdenking van 175 spoorwegen in 2010? Wat zal er gebeuren met het Spoorwegmuseum van Mechelen?

21.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het beheerscontract van de NMBS bepaalt dat het Nationaal Museum van de Belgische Spoorwegen zal worden opgericht op de site van het station van Schaarbeek. Er zal ook een tijdelijke tentoonstelling ter gelegenheid van de 175^{ste} verjaardag van de spoorwegen georganiseerd worden, maar dat moet nog verder worden uitgewerkt.

De toekomst van het museum in Mechelen moet in dat kader worden bekeken. Er moet ook rekening gehouden worden met de infrastructuurwerken rond Mechelen. Er bestaat nog geen duidelijkheid over de

toekomst van de gebouwen van het museum, maar we zullen daar zeker aandacht aan besteden.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.55 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 16 par M. François Bellot, président.

01 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la collision entre un train et du bétail à Basse-Wavre" (n° 7408)

01.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Je voudrais évoquer à nouveau la sécurisation du trafic ferroviaire sur les petites lignes et la collision qui s'est produite il y a quelque temps entre un train de marchandises et du bétail, car votre réponse à ma question écrite au sujet de cet accident ne me satisfait pas entièrement. Avertis de la présence de bétail sur la voie, les responsables des trains de voyageurs ont adopté une procédure de marche prudente. Malheureusement, le régulateur de ligne a oublié de prévenir le conducteur d'un train de marchandises, qui n'a dès lors pu éviter la collision. Comment un tel oubli est-il possible ? Des dispositions ont-elles été prises ? Quelles sont les procédures suivies en cas d'obstruction imprévue ou brutale de la voie ? Comment les améliorer ?

01.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : L'enquête menée suite au heurt d'un troupeau le 31 juin à Gastuche a démontré que les communications entre les intervenants se sont parfaitement déroulées. Une des causes de l'accident est que le déplacement du bétail sur environ 1,8 km n'a pas été signalé.

Le rapport d'enquête établit une faute humaine dans l'application des procédures d'Infrabel. Dès lors, l'agent fautif bénéficiera d'un coaching approfondi. Les prescriptions réglementaires ont été rappelées à l'ensemble du personnel concerné. Fournir la liste exhaustive des procédures applicables lors de l'obstruction d'une voie est irréalisable dans le cadre d'une réponse à une question parlementaire.

01.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Il y a eu erreur humaine. J'entends bien que des sanctions ont été prises. Cependant, il me semble qu'une procédure double de sécurité est nécessaire dans ces cas-là.

01.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Je puis demander à Infrabel de faire parvenir à la commission la réglementation et l'ensemble des procédures détaillées.

L'incident est clos.

02 Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "douze accompagnateurs de trains de Welkenraedt malades" (n° 7522)

02.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Récemment, pour protester contre un manque d'effectifs, les douze accompagnateurs de train de Welkenraedt se sont absentés le même jour pour cause de maladie, ce qui a entraîné des perturbations pour les usagers. Confirmez-vous cette information ? Le manque d'effectifs peut-il être considéré comme une cause de maladie ? Ce manque d'effectifs est-il réel ? Une solution structurelle, par exemple un recrutement, peut-elle être envisagée ? Des sanctions ont-elles été prises ? De quel ordre ?

02.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Aucun recrutement n'est planifié à Welkenraedt. Il est toutefois exact que l'absence prolongée de certains agents (congés de maladie, congés parentaux, etc.) réduit les possibilités de congé pour les autres agents. Une réunion de conciliation a eu lieu le 13 octobre et le personnel du dépôt de Liège apporte une aide ponctuelle à Welkenraedt.

La situation des agents malades à partir du 29 septembre 2008 fait l'objet d'un examen approfondi par le service médical du Groupe SNCB, en collaboration avec un psychologue externe.

02.03 Jean-Luc Crucke (MR) : Cette réponse ne me satisfait pas totalement. Vous confirmez que le manque de personnel n'est pas opérationnel mais dû à des aléas normaux dans une entreprise. Je ne peux

pas accepter qu'un mouvement de mauvaise humeur, aussi légitime soit-il, aboutisse au blocage d'un service aux usagers.

02.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Il y a eu d'une part une réunion de conciliation et, d'autre part, des examens approfondis et des contrôles par le service médical.

02.05 Jean-Luc Crucke (MR) : Quel est le résultat de la conciliation qui a eu lieu ? Le but de l'examen médical dont vous parlez est-il de vérifier si les agents concernés étaient absents pour des raisons réellement médicales ? Je vous poserai cette question dans quelques semaines.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 7646 de M. Arens est reportée.

03 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les abris vélos dans les gares RER en chantier" (n° 7577)

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Dans quasiment tout le Brabant wallon, le nombre d'emplacements pour cadener les vélos à l'abri dans les gares n'augmente pas aussi vite que le nombre d'usagers qui se rendent à la gare à vélo. Dès lors, le risque de vol décourage ce choix modal. Confirmez-vous, malgré les chantiers en cours pour le RER, votre intention de réaliser rapidement des investissements pour la construction d'abris vélo supplémentaires ?

03.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Dans le cadre du contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l'État belge et la SNCB Holding, il est prévu d'atteindre, pour fin 2012, 78.000 places pour les vélos dans l'ensemble des gares et des points d'arrêt du réseau (actuellement, on dénombre 59.000 places).

Outre cet objectif de capacité, des normes de qualité doivent être atteintes. Sont ainsi prévus un abri couvert et éclairé pour vélos près de l'accès principal de chaque gare ou point d'arrêt, six râteliers au moins près de chaque accès, un parking clôturé couvert et sécurisé avec contrôle d'accès pour les gares de plus de 10.000 voyageurs, une signalétique adéquate et des points vélos dans certaines gares.

Les râteliers des gares RER seront maintenus durant les chantiers, mais pourraient être déplacés momentanément en fonction des impératifs des travaux. L'extension du nombre de râteliers sera examinée au cas par cas en fonction des besoins et du taux d'occupation des râteliers existants.

03.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Je me réjouis de voir confirmer ce projet d'augmentation. J'espère que cela pourra se faire aussi dans les gares qui subissent déjà des difficultés de parking liées aux chantiers.

Vous dites que cette augmentation se fera dans les gares qui comptent 10.000 voyageurs par jour. Je voudrais qu'on évite de ne viser que les plus grosses gares. Or, ce sont souvent les plus petites gares qui sont plus difficiles d'accès car il y a moins de parkings ou de transports en commun. A Braine-l'Alleud, il faut agir au plus vite. Je vous avais d'ailleurs posé une question sur la suppression de l'abri intérieur pour vélos dans cette gare.

Encore une question : les communes peuvent-elles installer des abris pour vélos sur des terrains de la SNCB ?

03.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : J'ai conclu un contrat avec la SNCB Holding pour l'augmentation précitée. Les parkings pour vélos seront clôturés, couverts et sécurisés dans les gares de plus de 10.000 voyageurs. Dans les autres gares, d'autres aménagements sont possibles.

Je ne vois aucun inconvénient à ce que les communes agissent de leur côté, en plus du minimum à fournir par la SNCB. Qu'elles prennent contact avec celle-ci. Restera la difficulté d'entretien et de contrôle de ces abris pour vélos. Je suis ouverte à toute proposition complémentaire aux obligations de la SNCB.

L'incident est clos.

04 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Sint-Katherina-Lombeek" (n° 7584)

04.01 Michel Doomst (CD&V) : Depuis quelques mois, les quais de l'arrêt de train de Essene-Lombeek font l'objet de travaux. L'inaccessibilité partielle du quai à destination de Bruxelles génère des situations dangereuses. Quelles mesures seront prises pour garantir la sécurité des voyageurs ? Quand les travaux seront-ils achevés ?

04.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Les accompagnateurs de train sont informés de toute réduction de la longueur des quais par un message exprès. Ils informent à leur tour les clients par l'entremise de l'installation sonore dont sont équipées les voitures et lors du contrôle des titres de transport. Pour éviter toute confusion, cette information n'est pas communiquée lorsque l'ensemble du train est à l'arrêt au quai. Ce type d'informations fait l'objet d'une grande attention.

Lorsque la SNCB ou un membre de son personnel commet une erreur, la SNCB rembourse la totalité des dommages subis par les victimes éventuelles.

Les travaux à la hauteur du point d'arrêt non gardé de Essene-Lombeek sont principalement destinés à relever les quais et à en améliorer l'infrastructure. Les travaux aux deux quais seront achevés fin 2008.

04.03 Michel Doomst (CD&V) : Je me réjouis d'apprendre que les voyageurs sont informés lors du contrôle de leur billet et que les travaux seront achevés à la fin de cette année.

L'incident est clos.

05 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les Points Poste à Dilbeek" (n° 7586)

05.01 Michel Doomst (CD&V) : Où en est l'ouverture d'un Point Poste à Schepdaal ? Est-il exact que vous envisageriez d'ouvrir un Point Poste à Grand-Bigard, en bordure de l'E40 ?

05.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : La décision de La Poste de fermer son bureau de Schepdaal le 7 mai 2007 est notamment due à la résiliation du bail par le propriétaire. Il était prévu d'ouvrir alors un Point Poste mais le candidat-gérant s'est désisté. La Poste s'est mise en quête d'un autre candidat mais en vain. En raison d'un cas de force majeure, elle n'a pu respecter son engagement de ne pas procéder à la fermeture en l'absence de solution de rechange. Elle poursuit néanmoins ses efforts sans désespérer en vue d'ouvrir un Point Poste.

Par ailleurs, La Poste ouvrira effectivement un Point Poste dans un des commerces situés sur le parking de l'E40 à Grand-Bigard. Aucune date d'ouverture n'a encore été fixée. L'objectif poursuivi en l'occurrence par La Poste, c'est de tester le concept du Point Poste dans un environnement à la fois très animé et très accessible. Ce Point Poste n'étant pas considéré comme un substitut de bureau, La Poste continue de rechercher un partenaire capable d'assurer la gestion d'un Point Poste à Schepdaal.

05.03 Michel Doomst (CD&V) : Quand le Point Poste près de la E40 sera-t-il ouvert ?

05.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Dans les prochains mois.

L'incident est clos.

Le **président** : Mme Werbrouck étant souffrante, sa question n° 7726 est transformée en question écrite.

06 Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la composition du comité de direction de La Poste" (n° 7730)

06.01 François Bellot (MR) : Le comité de direction de *La Poste* est désormais composé de quatre néerlandophones pour seulement deux francophones. La Poste revendique un équilibre linguistique en mettant en avant la qualité d'adjoint au comité de direction de certains dirigeants néerlandophones. Mais comment peut-on croire que le directeur du département de *La Poste* qui compte près de la moitié du personnel et représente 75 % des revenus ne siège pas au comité de direction ? Ce montage n'est destiné qu'à contourner l'obligation de parité linguistique du comité de direction.

Compte tenu des procès-verbaux, qui, à votre connaissance, fait partie officiellement du comité de direction de La Poste et qui y est adjoint ? Qui a été sorti du comité de direction pour rétablir ce pseudo-équilibre linguistique ? Quelle procédure a-t-on suivie ? Pouvons-nous consulter les documents du CA actant cette éviction du comité de direction ? Si la composition du comité de direction de La Poste viole la loi du 21 mars 1991 depuis septembre 2007, quel est le statut juridique des actes qui ont été posés depuis lors ? Quelle action comptez-vous entreprendre ?

06.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : La loi du 21 mars 1991 dispose que le comité de direction compte autant de membres d'expression française que d'expression néerlandaise, à l'exception éventuelle de l'administrateur délégué. Les délégations de pouvoir approuvées par le conseil d'administration prévoient que l'administrateur délégué peut déléguer des pouvoirs à certains responsables et les inviter à participer aux discussions du comité de direction lorsqu'il s'agit de la gestion de l'entreprise et des matières qui les concernent.

06.03 François Bellot (MR) : Votre réponse ne me convainc pas du tout car les personnes qui exercent les fonctions de membre du comité de direction adjoint ont un pouvoir équivalent à celles qui siègent au sein du comité de direction. Je conteste la composition actuelle du comité de direction de La Poste et je vous demande de faire respecter la loi.

06.04 Inge Vervotte, ministre (en français) : Nous avons un point de vue différent car, pour moi, la loi est respectée.

06.05 François Bellot (MR) : J'attire votre attention sur l'anomalie qui semble exister à ce niveau. Il convient peut-être de trouver un nouvel équilibre : un comité de direction composé de sept ou huit personnes.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fin programmée de la délivrance de titres de transport à destination de l'étranger dans la plupart des gares" (n° 7735)

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : La restructuration des services de la SNCB a entraîné depuis ce 1^{er} novembre l'impossibilité pour les clients de se faire délivrer des billets de train à l'international dans la plupart des gares. Quels sont les arguments avancés par la SNCB pour mettre fin à ce service qu'elle assurait encore sans difficulté jusqu'il y a peu ?

07.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : La décision de supprimer la vente des produits internationaux dans une partie des gares a été motivée d'une part par la complexité de l'offre et d'autre part par la libéralisation en Europe à l'horizon 2010, ce qui implique que la SNCB doit assurer son équilibre financier pour la distribution internationale. Il sera donc mis fin à la vente internationale dans les petites gares où le chiffre d'affaires annuel ne dépassait pas 250.000 euros.

L'offre internationale, très fluctuante, nécessite une spécialisation de plus en plus poussée. Le consommateur est de mieux en mieux informé. Les vendeurs doivent suivre un écolage approfondi. Cette formation est coûteuse.

La SNCB a donc choisi de lancer un nouveau site internet plus convivial au printemps 2009 et des opérateurs supplémentaires vont rejoindre le call center.

SNCB « Voyageur International » va installer un réseau de 39 centres hautement professionnels mais 69 gares de retrait resteront également à la disposition des voyageurs qui auront acheté leurs billets par internet ou au call-center.

La SNCB a donc mis sur pied un système qui répond aux besoins de sa clientèle dans 31 des 69 gares de retrait, celles où s'arrêtent des trains classiques transfrontaliers. Il sera également possible d'acheter des billets pour des voyages transfrontaliers réalisés en train classique.

Les 69 gares où la vente est supprimée mais dans lesquelles le client peut toujours aller chercher ses billets ne représentent que 5 % des ventes internationales.

« Voyageur international » a commencé à recueillir l'opinion des voyageurs et se réserve le droit de compenser certains manquements là où des raisons économiques pourront le justifier.

07.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Vous parlez d'un nouveau site internet plus convivial. Je ne peux que m'en réjouir. Néanmoins, tout le monde ne dispose pas d'internet. En outre, je trouve dommage que l'on supprime l'ancien système avant que le nouveau site internet ne soit mis en place.

Par contre, j'ai été positivement surpris d'entendre que l'on pourra continuer à retirer des billets dans 69 gares même si on ne pourra plus y en acheter. Tous les agents de la SNCB que j'ai interrogés l'ignoraient. Il serait nécessaire que la SNCB diffuse davantage cette information.

J'espère que, dans ce domaine comme dans d'autres, nous pourrions tirer des bilans réguliers.

07.04 Inge Vervotte, ministre (en français) : Il est déjà possible de le faire via internet mais un nouveau site internet plus convivial sera créé.

L'incident est clos.

08 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Brecht" (n° 7761)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : La gare de Brecht est prête depuis plus de deux ans déjà mais aucun train ne s'y est encore arrêté. C'est déjà la dixième question que je pose à la ministre à ce sujet. Les dates butoir sont constamment reportées. En attendant, l'entretien et la sécurisation de la gare coûtent cher, également à la commune.

Le problème se situe chez Bombardier Transport qui n'apparaît toujours pas en mesure de livrer le logiciel pour le système de sécurité. J'ai toutefois le sentiment que la SNCB se décharge de toute responsabilité et qu'elle n'a jamais pris le projet de gare au sérieux. En attendant, des rumeurs laissent entendre que le premier train ne s'arrêterait à la gare de Noorderkempem qu'à la mi-2009 mais l'année 2010 est également évoquée. L'ouverture avait initialement été prévue pour décembre 2006.

Où en est ce dossier ? Qu'en est-il des éventuelles procédures que la SNCB intentera contre Bombardier ? Quand le premier train entrera-t-il en gare de Brecht ?

Une autre piste de réflexion consistant à recourir temporairement à un système de sécurité classique a déjà été abandonnée. Cette piste ne pourrait-elle pas être réexaminée ou la SNCB ne pourrait-elle pas faire appel à un autre fournisseur ?

08.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Le constructeur Bombardier Transport prépare depuis plusieurs mois déjà l'équipement de signalisation ERMTS, nécessaire à la ligne à grande vitesse reliant Anvers et Brecht. Bombardier a fait savoir officiellement qu'elle ne pourrait livrer ce matériel à court terme. Je me suis déjà concertée à intervalle régulier avec la SNCB au sujet des retards qui se sont accumulés dans ce dossier. La SNCB envisage aujourd'hui d'intenter une action en justice contre Bombardier pour non-respect de ses obligations contractuelles. Mercredi, je rencontrerai des représentants de la SNCB et d'Infrabel. Faire circuler un train sur ce trajet dans les meilleurs délais est mon vœu le plus cher.

08.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Les rumeurs s'avèrent donc être fondées. J'entends que la SNCB envisage des démarches juridiques mais cherchera-t-elle également une solution? Nous avons presque perdu tout espoir qu'un train circulera à nouveau un jour.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réduction de 50 % sur les abonnements scolaires à la SNCB" (n° 7769)

- **M. Jean-Luc Crucke** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réduction de 50 % sur les abonnements scolaires à la SNCB" (n° 7776)

09.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Tant les TEC wallons que la STIB bruxelloise accordent dorénavant une réduction de 50 % du prix des abonnements scolaires pour les étudiants de plus de 12 ans, tous les jeunes de moins de 12 ans fréquentant un établissement scolaire voyageant gratuitement. La réduction est accordée directement à l'achat de l'abonnement, à partir du 20 octobre pour les TEC et début 2009 pour la STIB. Ceux qui ont déjà acheté leur abonnement pourront se faire rembourser.

Le cas des bénéficiaires d'un abonnement combiné train/bus est un peu plus complexe : à la suite de la décision de la Région wallonne de calculer le prix de la part « bus » non plus au prix du kilomètre SNCB mais selon les zones parcourues, de nombreux détenteurs d'abonnements combinés ont vu le coût de ceux-ci augmenter fortement.

Des mesures complémentaires doivent être adoptées, en particulier en faveur des détenteurs d'un abonnement combiné.

09.02 Jean-Luc Crucke (MR) : La SNCB envisage-t-elle de nouvelles réductions à accorder aux étudiants ? Des réponses spécifiques ainsi que l'accès à une information sont-ils étudiés pour les étudiants détenteurs d'une carte combinée train/bus ?

Des contacts sont-ils pris à ce sujet entre la SNCB, les Communautés et les Régions ?

Dans l'hypothèse de l'application de nouvelles mesures, quand et selon quelles modalités entreraient-elles en vigueur ?

09.03 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Le ministre Dupont a annoncé une réduction de 50 % sur le prix des abonnements scolaires du TEC et de la STIB. Son cabinet étant actuellement en négociations avec la SNCB, je ne peux diffuser d'autres informations.

Il n'est pas prévu de compenser l'augmentation tarifaire du 1^{er} décembre 2007, la part « bus » n'incomant pas à la SNCB !

Le module de calcul du TEC est incompatible avec l'outil de vente de la SNCB.

09.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : La Région wallonne a pris une très mauvaise décision. Je vous invite à insister auprès du ministre Antoine pour qu'il obtienne une solution plus juste car cette discrimination est inacceptable !

09.05 Jean-Luc Crucke (MR) : La réponse de la SNCB est un peu courte ! Les parlementaires et la ministre ont le droit d'avoir accès à l'information notamment quant à l'évaluation du coût des nouvelles mesures. Je vous demande d'exiger des informations de la SNCB.

09.06 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Il n'est pas question de confidentialité mais du fait que les négociations sont en cours. Je demanderai plus d'informations.

L'incident est clos.

10 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conditions de raccordement au réseau ferroviaire appliquées par Infrabel" (n° 7770)

10.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Infrabel, depuis le 1^{er} juillet 2008, demande aux entreprises souhaitant faire usage du rail pour le transport des marchandises, de disposer d'une capacité d'accueil d'un train de 20 wagons.

La carrière Gralex à Profondeville ne dispose pas de telles infrastructures mais, paradoxalement, elle transporte du granulats destiné aux chantiers de la SNCB !

Confirmez-vous cette information et pouvez-vous nous dire ce qui justifie cette option ?

Quel est le pourcentage de clients disposant d'une telle infrastructure et combien sont exclus du réseau ?

Une évaluation des conséquences économiques, sociales et environnementales a-t-elle été réalisée et des contacts ont-ils été pris avec les communes concernées pour endiguer les effets négatifs de cette mesure ?

N'y a-t-il pas lieu de surseoir à cette option ?

10.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Infrabel n'impose pas la condition de disposer d'une capacité d'accueil d'un train de 20 wagons.

Concernant l'entreprise Gralex, Infrabel a étudié la possibilité de créer un nouveau raccordement avec accès orienté vers Namur. Dans le souci de limiter les coûts financiers, il a été décidé, en accord avec le client, de ne pas réaliser ce raccordement et de supprimer l'actuel vu que la nécessité de son remplacement à court terme.

10.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Il me semble que l'entreprise cherche à faire porter à Infrabel la responsabilité d'une option qui est mauvaise écologiquement, économiquement et en termes de sécurité. Bien sûr, la situation est liée à certains projets du ministère wallon de l'Équipement et des Transports.

Je suis déçu d'apprendre que le quai de chargement sera démonté. Les trains ne pourront donc plus être chargés directement à la carrière Gralex, avec pour conséquence une augmentation du trafic des camions sur des routes peu adaptées. Je vous demande instamment d'user auprès d'Infrabel de votre autorité de ministre de tutelle pour qu'une meilleure solution soit trouvée.

10.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Je vais m'informer. Je dois cependant insister sur le fait que, vu les coûts en jeu pour Gralex et Infrabel, il sera difficile de modifier l'accord conclu.

10.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je prends acte de l'existence d'un mauvais accord, mais il me semble que le statu quo, sans modification de la configuration des quais, peut être maintenu sans coût supplémentaire. Je vous demande de signaler à Infrabel que l'accord existant ne correspond pas à vos objectifs en matière de développement durable et de diminution de la charge routière des camions, d'autant que le matériau en question est destiné à des chantiers de la SNCB !

10.06 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Le statu quo n'est pas possible. Un nouveau contrat est nécessaire.

10.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : J'en prends acte et je vous invite dans ce cas à envisager l'option d'une rénovation légère. Je vous reposerai cette question lors de notre prochaine réunion.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accessibilité des bureaux de poste et des Points-Poste" (n° 7771)**

- **M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accessibilité du bureau de poste de Heist-op-den-Berg" (n° 7852)**

11.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : La Poste doit continuer à améliorer l'accessibilité de ses services et bâtiments aux personnes à mobilité réduite ou atteintes d'un handicap. Quelles sont les orientations qui guident cette politique d'accessibilité ? Quelles sont les priorités ?

Une étude aurait été lancée sur cette question via un marché public dont les critères ne satisfont pas

entièrement les associations représentatives des moins-valides. Confirmez-vous l'existence de cette étude ? Où en est la procédure ? Quels éléments seront explorés ? Quel est le niveau d'accessibilité visé ? Les Points-Poste seront-ils intégrés dans cette étude ? Comment les informations récoltées seront-elles exploitées ? À quelle échéance ? Des propositions de solutions sont-elles attendues de la part des soumissionnaires ? Si non, pourquoi ? Si oui, dans quel délai doivent-elles être mises en œuvre ? Des associations spécialisées ont-elles été consultées en amont ? Seront-elles associées en aval ?

11.02 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : À l'heure actuelle, 55 % seulement des bureaux de poste sont accessibles pour les personnes en fauteuil roulant. L'objectif était de rendre 90 % des bureaux de poste totalement accessibles pour 2011.

La situation s'est même détériorée en raison des récents travaux de transformation aux guichets du bureau de poste de Heist-op-den-Berg. J'estime qu'il est irresponsable que des personnes en fauteuil roulant ne soient plus en mesure d'y accéder pour y effectuer des opérations. Le bureau de poste de Heist-op-den-Berg est-il déjà inscrit dans le programme d'action ou un programme particulier est-il prévu ? Quel est le calendrier ? Cherche-t-on une solution ? À quelle instance les gens doivent-ils s'adresser ?

11.03 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Des travaux d'infrastructure de nature structurelle, c'est-à-dire une rénovation importante garantissant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, sont prévus dans une vingtaine de bureaux par an jusqu'en 2011. De plus, dans le cadre du programme de mise en conformité, une quarantaine d'autres bureaux seront rendus plus accessibles chaque année. La proportion des lieux difficilement accessibles doit ainsi être ramenée d'environ 45 % en 2007 à 10 % en 2011.

Un audit sur l'accessibilité des bureaux de poste sera réalisé début 2009. Les Points-Poste ne sont pas concernés. Les informations récoltées serviront de base à la définition des demandes de faisabilité afin de réaliser les travaux d'accessibilité quand cela est techniquement possible. Des propositions de solution n'ont pas été demandées aux soumissionnaires.

Le Groupe d'action pour une meilleure accessibilité aux personnes handicapées (Gamah) a été consulté en 2008, mais il n'est pas prévu d'impliquer des associations spécialisées en aval.

(*En néerlandais*) L'accessibilité du bureau de poste de Heist-op-den-Berg est préservée grâce à l'utilisation d'un plan incliné amovible qui est réinstallé tous les matins. Le bureau a été inscrit au programme Accessibilité 2009, afin de résoudre définitivement ce problème.

Les clients peuvent faire part de leurs problèmes au service clientèle. Le personnel du bureau de poste peut s'adresser aux managers de zone ou au service Maintenance.

11.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Votre réponse confirme mes craintes. Si l'on déclare privilégier l'accessibilité, il faut tout prendre en compte. Vous vous basez sur trois critères : l'existence d'un parking, d'une rampe et la largeur des portes. Mais que fait-on pour les malvoyants ? Quelle est la signalisation visuelle ? Quelle est la hauteur des guichets ? Y a-t-il des sanitaires adaptés ?

Aujourd'hui, il y a 40 % de bureaux de poste non accessibles et il y en aura encore 10 % en 2011. Ceux dont vous déclarez qu'ils seront accessibles le seront-ils réellement et complètement ?

Que vous ayez déjà travaillé avec des associations ne correspond pas à mes informations. Je vous encourage à mettre en place un comité d'accompagnement avec des représentants des associations de toutes les Régions. Elles pourront aider La Poste à travailler à cent pour cent en faveur de l'accessibilité des bureaux.

Enfin, je regrette que cette étude n'intègre pas les Points-Poste. Vous me direz qu'ils sont en général plus accessibles car plus récents que les bureaux de poste. Mais ce sont aussi des lieux de service public et ils

méritent la même attention en matière d'accessibilité. Il reste encore pas mal de travail à accomplir en la matière.

11.05 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Chaque commune dispose également d'un conseil local des personnes handicapées. L'interaction entre ce conseil et les organismes prestataires de service doit toutefois être suffisante. À Heist-op-den-Berg par exemple, une sonnette a été placée à une hauteur telle qu'il est impossible pour une personne en fauteuil roulant de l'atteindre. On prend donc de bonnes initiatives mais elles ne sont pas toujours mises en œuvre efficacement dans la pratique.

Le 24 octobre dernier, il n'y avait en tout cas aucune trace d'un plan incliné amovible au bureau de poste de Heist-op-den-Berg et personne ne savait où il se trouvait.

11.06 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Pour les Points Poste, ces plans inclinés sont bien inscrits au cahier des charges.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise en cause de La Poste par la Banque Degroof concernant la falsification des ordres de paiement" (n° 7785)

12.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Dans une lettre du 3 octobre, la Banque Degroof a envoyé une circulaire à ses clients relative à l'augmentation sensible des fraudes dues à la falsification d'ordres de paiement transmis via La Poste. La banque conseillait à ses clients de ne plus procéder à ce type de paiement, autrement dit, de ne plus recourir aux services de La Poste.

Avez-vous connaissance de cette circulaire de la Banque Degroof ? Y a-t-il eu falsification significative ? N'y avait-t-il pas suffisamment de contrôles ?

Il est important que vous réagissiez. Soit les faits sont exacts et des mesures doivent être prises, soit ils ne sont pas avérés ou pas tout à fait exacts. Il est dans ce cas important de remettre les pendules à l'heure. La Banque Degroof doit alors être avertie que son message à sa clientèle est erroné.

12.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La Poste a pris connaissance via les médias du fait que la Banque Degroof refuse les ordres de virement transmis via La Poste, à la suite de falsifications dans le réseau. Ce phénomène s'est limité à quelques cas ponctuels. En 2005, quelques collaborateurs de La Poste soupçonnés d'indélicatesse ont été licenciés. La Poste a pris des mesures de contrôle interne à ce sujet. Une généralisation à partir de quelques cas exceptionnels me semble inappropriée.

La Poste assure les contrôles des virements sur les comptes de ses propres clients, comme tout établissement bancaire. Les résultats de ces contrôles ont permis à La Poste de réduire à un nombre limité les tentatives de fraude par virement papier et les montants détournés à cette occasion.

Les modalités de ces mesures de contrôle sont confidentielles. Elles comprennent, par exemple, l'utilisation de listes de contrôles ou le placement de caméras dans les lieux sécurisés.

12.03 Jean-Luc Crucke (MR) : Le mode de communication via la presse apparaît délicat. Le fait que La Poste n'ait pas été informée par la Banque Degroof pose problème.

Vous parlez de quelques cas mais une circulaire a été envoyée à tous les clients de la Banque Degroof. S'il ne s'agit bien que de quelques cas et pas d'un phénomène généralisé, il est utile que vous preniez langue avec la Banque Degroof, pour que l'information communiquée à la clientèle soit corrigée. Dans le cas contraire, c'est le service postal qui subira les irrégularités commises par quelques-uns.

L'incident est clos.

13 Questions et interpellation jointes de

- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le fonctionnement du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 7790)
- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le fonctionnement du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 175)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le manque de moyens et la nature des missions du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 8107)
- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le fonctionnement du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 8152)

13.01 Valérie De Bue (MR) : Par courrier du 4 octobre 2008, le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB attire notre attention sur le manque de moyens à sa disposition et sur l'article 36 du nouveau contrat de gestion selon lequel son rôle sera réduit à un bureau d'enquête sur la satisfaction des voyageurs.

Lors de son audition, M. Janssens, président de ce comité, a confirmé ce manque de moyens. Il a aussi souligné que, sur les 250 avis remis, peu ont fait l'objet d'un suivi, et que la SNCB ne consulte jamais le Comité avant de prendre une décision en matière de tarifs ou d'horaires. Il a également parlé d'un courrier du holding qui met en évidence le manque de professionnalisme du Comité. Lors de ces auditions, votre cabinet n'était pas représenté mais bien celui de M. Schouppe.

Quelle est votre position au sujet de ce Comité et de la mise en œuvre de l'article 36 en vue de définir clairement le rôle du Comité et les moyens dont il dispose ?

13.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Il ressort des propos tenus par le président du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB lors d'une audition que le comité est paralysé par une grave pénurie de moyens ainsi que par l'attitude peu accommodante de la SNCB-Holding. Les problèmes évoqués sont la faible fréquence des avis, due à un manque d'initiatives de la part de la SNCB, les moyens insuffisants mis en œuvre pour l'exécution des missions, le fonctionnement basé sur des volontaires non rémunérés et le manque de feed-back de la part de la ministre de tutelle et du groupe SNCB. La question de l'article 36 du contrat de gestion entre l'État et de la SNCB-Holding, susceptible de mettre en danger l'indépendance du comité, a également été soulevée. En tant que lecteurs assidus des avis rendus par le comité, nous avons tous été assez surpris par ces problèmes.

Quelles mesures la ministre a-t-elle initiées pour que cet organe puisse à nouveau fonctionner correctement ?

13.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Le président du Comité consultatif des usagers nous a fait part de plusieurs griefs : absence de demande de l'avis du comité par la SNCB ; information tardive ou inexistante du comité par la SNCB sur d'importantes décisions ; manque de moyens. Par ailleurs, d'après lui, l'indépendance du Comité serait en jeu. Comptez-vous intervenir et tenir compte de ces demandes ? Dans quelle mesure allez-vous garantir la survie du Comité, ses moyens et son indépendance ?

13.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Un protocole a été signé entre la SNCB et ledit comité en 1996. Depuis lors, le SPF Mobilité a accordé une indemnité pour les membres du bureau exécutif et le détachement à mi-temps d'un agent du Groupe SNCB pour aider le comité dans la rédaction de ses avis. Un budget leur est attribué par la SNCB-Holding pour l'impression, par exemple, du rapport annuel.

(*En néerlandais*) Je ne vais pas vous énumérer les dispositions de ce protocole de 1996. Je remettrai le texte au secrétaire de commission. Du reste, ce point a déjà été abordé lors de l'audition.

(*En français*) Chaque société est responsable de la qualité des services qu'elle délivre ainsi que des mesurages de la qualité en rapport avec ses propres missions. Tous les aspects qualitatifs sont mesurés sur

la base de critères objectifs et subjectifs. Le contrat de gestion précise qu'une proposition de révision du mode de fonctionnement de ce comité ainsi que des relations à entretenir avec le Groupe SNCB sera réalisée pour le 30 juin 2008. Je n'ai reçu cette proposition que fin octobre 2008.

(En néerlandais) La proposition dit en substance que le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB sera associé plus intensivement au suivi qualitatif, comme la demande en a d'ailleurs été formulée dans le contrat de gestion.

Je déduis d'entretiens que j'ai eus avec les intéressés qu'une grogne générale règne. Mais quand j'examine les rapports de suivi, je constate qu'entre 2006 et 2008, le pourcentage moyen de présence des représentants de ce Comité aux assemblées plénières ne s'est élevé qu'à 42 %. Conséquence : la SNCB se pose des questions concernant la représentativité du Comité, ce qui engendre un dysfonctionnement en son sein. Des organisations comme Test-Achats et le Vlaamse Jeugdraad s'en sont déjà retirées.

Nous devons trouver une solution structurelle car le problème est plus important que nous ne le pensions initialement. Le Comité consultatif des usagers joue un rôle important en tant qu'organe d'avis. La proposition concernée doit être l'objet d'une concertation avec le Comité consultatif, qui est chargé de superviser l'aspect qualité, le holding SNCB et le SPF Mobilité qui est compétent pour le budget. L'indépendance du Comité reste importante mais il est également impératif de restaurer sa crédibilité. Avec les intéressés, nous devons tenter de trouver un moyen d'améliorer son fonctionnement.

(En français) J'ai commencé à rechercher une solution structurelle et espère terminer cette étude dans les semaines à venir. Nous avons maintenant une proposition formelle du Groupe SNCB. Cette proposition sert de base de communication et de discussions avec le comité et le SPF.

13.05 Valérie De Bue (MR) : En termes de composition, on a saisi qu'il y avait un malaise. Il n'est pas normal que certaines associations n'assistent plus aux réunions et ne soient pas représentées. Il est important de pouvoir associer le Comité consultatif aux missions qui lui seront dévolues.

13.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Dans la pratique, l'article 36 du contrat de gestion a pour effet de réduire le comité au silence. Cette situation m'interpelle.

La ministre a raison de mentionner les absences aux réunions. Nous devons rompre ce cercle vicieux sans porter préjudice à l'indépendance du comité. Nous nous réjouissons qu'une solution structurelle soit recherchée car si celle-ci n'est pas rapidement trouvée, je crains que le comité ne cesse d'exister. La SNCB s'en félicitera peut-être mais cette situation ne profitera ni aux voyageurs, ni au droit de contrôle du Parlement.

Je dépose une motion pour demander qu'on dégage les moyens nécessaires, qu'on revoie l'article 36 du contrat de gestion et qu'on organise une concertation avec l'ensemble des intéressés. Il est regrettable que la majorité ait déjà rédigé une motion pure et simple car nous souhaitons en fait soutenir la ministre dans sa démarche et je ne comprends donc pas qui peut s'y opposer. Je ne manquerai pas de revenir sur cette question, qui me paraît essentielle.

13.07 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : On ne peut pas en vouloir aux membres du comité. Il faut réfléchir à un autre type de représentativité et voir comment impliquer des personnes de terrain pour représenter les usagers de façon très concrète. Il faudrait instaurer des procédures pour garantir l'indépendance du comité et rendre obligatoire sa consultation avant la prise de décision.

13.08 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : La SNCB a tout intérêt à ce que le Comité consultatif fonctionne correctement afin d'éviter tout doute quant à sa représentativité.

13.09 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Mais pourquoi y a-t-il tant d'absentéisme ? La SNCB en est peut-être responsable.

13.10 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Je ne puis me prononcer à ce sujet. Il faut toujours rechercher la meilleure collaboration possible. De nombreuses organisations adoptent aujourd'hui une

position dont il faut tenir compte.

Enfin, il ne peut y avoir aucun malentendu à propos de l'article 36, comme en ont convenu les autorités et la SNCB. On ne dit pas que la portée de l'article 36 doit être élargie. Il serait erroné de modifier cet article par le biais d'un contrat de gestion. Il existe un protocole entre la SNCB-Holding et le Comité consultatif. Le ministre ne peut y être associé. Un protocole est conclu entre deux parties contractantes qui peuvent toujours le modifier. Si une telle disposition figure dans le contrat de gestion, un autre type de flexibilité sera de mise.

13.11 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Le comité consultatif craint que, compte tenu de la formulation de l'article 36, leur mission ne se résume au « suivi » des enquêtes. Vous me dites qu'à côté de cela, un protocole d'accord va définir un ensemble de missions. Il ne faudrait pas les empêcher de remplir des missions d'initiative ou des missions d'avis qu'ils voudraient exercer avec davantage d'indépendance.

13.12 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : L'un des problèmes réside dans le fait que la négociation relative à l'article 36 a été menée sans le Comité. Il faut davantage de concertation.

13.13 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Dans le cadre du contrat de gestion, une concertation a été menée avec le Comité consultatif. Je tiens à souligner que la mission du Comité est définie légalement, à savoir par la loi sur les entreprises publiques. Il ne serait pas sérieux de modifier cet article maintenant. L'article est précis et un protocole existe. Efforçons-nous plutôt de renforcer ce Comité de sorte qu'il puisse formuler encore plus d'avis de qualité. En tout cas, je n'ai aucun intérêt à ce que le Comité consultatif fonctionne mal, au contraire.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans, Bruno Stevenheydens et Peter Logghe et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Jan Mortelmans

et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,

demande au gouvernement

- de prendre toutes les mesures nécessaires pour que le Comité des usagers auprès de la SNCB puisse accomplir sa mission en toute indépendance et dispose des moyens nécessaires à cet effet;
- d'organiser avec l'ensemble des acteurs concernés une concertation portant notamment sur la révision de l'article 36 du contrat de gestion avec la SNCB-Holding."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jef Van den Bergh et François Bellot.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

13.14 Jef Van den Bergh (CD&V) : Après l'audition consacrée au Comité consultatif, je pensais que nous allions organiser un débat avec la SNCB plutôt que de développer des questions et interpellations.

13.15 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je ne vois aucun inconvénient à l'organisation d'un débat en commission en présence de la direction de la SNCB.

13.16 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Des textes nous ont été promis, or je n'ai même jamais reçu la moindre proposition !

Le président : Un document à ce sujet doit nous parvenir du cabinet de Mme la ministre. Il faut donner suite aux auditions. Des propositions concrètes vont arriver. Peut-on attendre quelque chose d'ici la fin de l'année ?

13.17 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Oui.

13.18 Le président : La discussion est close.

14 Question de M. Peter Logghe à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le vol de données chez Deutsche Telekom" (n° 7820)

14.01 Peter Logghe (Vlaams Belang) : La Deutsche Telekom a confirmé récemment le gigantesque vol de données concernant 17 millions de clients. Les données en question ont été proposées à la vente sur le marché noir. Quelles données concernant ses clients Belgacom conserve-t-elle ? Qu'en est-il du contrôle et de la sécurisation de ces données ? Comment est contrôlée la sécurisation elle-même ? Un vol tel que celui qui a frappé la Deutsche Telekom est-il possible ?

14.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Belgacom conserve différents types de données concernant ses clients : des données d'identification et des caractéristiques personnelles, des informations anonymes sur la composition du ménage, des données financières portant sur la facturation, le numéro de compte bancaire, le numéro de carte de crédit ou encore le comportement en matière de paiement, des données sur les habitudes de consommation pour ce qui est des produits Belgacom, un historique des contacts avec Belgacom et d'autres données encore. Des données sur l'employeur du client ne sont conservées que si cela est absolument nécessaire pour une question de gestion administrative, par exemple en cas d'intervention financière de l'employeur au bénéfice du travailleur.

Belgacom respecte la législation et les obligations relatives à la communication des données et des fichiers à la Commission pour la protection de la vie privée.

Les utilisateurs des systèmes informatiques de Belgacom reçoivent un profil bien précis, de telle sorte qu'ils ne peuvent consulter et modifier que les données pertinentes pour l'exercice de leur fonction. Les données sont sécurisées par le biais d'un contrôle d'accès et il est donc possible de contrôler qui a consulté ou modifié quelles données. Les données relatives au contrôle d'accès sont conservées durant neuf mois.

Les nouveaux clients qui s'adressent à une téléboutique de Belgacom sont invités à présenter leur carte d'identité. Si le nouveau client prend contact par téléphone, la validité de la carte de crédit sera vérifiée à titre de contrôle de l'identité et non de la solvabilité. Pour les indépendants, le numéro d'entreprise est vérifié auprès de la Banque-Carrefour des Entreprises. Pour les professions libérales, la carte d'identité suffit.

Un audit interne est organisé deux à trois fois par an et Ernst & Young effectue chaque année un audit externe.

14.03 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Je vais relire la réponse. La carte de crédit n'est pas vérifiée à titre de contrôle de la solvabilité du client mais on enregistre néanmoins des données concernant le comportement en matière de paiement. La sécurité ne peut jamais être garantie à 100 %. La firme allemande avait également pris un certain nombre de mesures de sécurité mais elle a tout de même été victime de piratage. Il est probable que tôt ou tard, une telle situation se produise également chez nous.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- **Mme Karine Lalieux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet Ubigo" (n° 7863)**

- **M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet Ubigo" (n° 8054)**

15.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Le 31 mai 2006, les ministres alors compétents en matière de Mobilité ainsi que le secrétaire d'État aux Entreprises publiques ont signé un protocole d'accord tendant à instaurer un billet unique pour l'ensemble des sociétés de transports en commun de Belgique. Un groupe de travail dirigé par Syntigo, une filiale de la SNCB-Holding, a été mis sur pied pour concrétiser ce billet interopérable.

Manifestement, la SNCB n'est actuellement plus favorable au projet Ubigo. Par ailleurs, les contrats de gestion ne prévoient pas de crédits distincts pour ce projet. Quelles étaient les conclusions de l'analyse

réalisée par IBM Consulting au sujet du projet Ubigo ? Pourquoi la ministre ne souhaite-t-elle pas poursuivre le développement de ce projet ? Entend-elle encore élaborer un billet unique pour l'ensemble des sociétés de transport ? En quoi consiste, le cas échéant, le nouveau concept ?

15.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Le projet Ubigo prête à confusion dans l'esprit de nombreuses personnes.

(*En français*) La SNCB doute de la nécessité de fonder une telle filiale. Un projet de cartes à puces commun est toutefois envisageable.

(*En néerlandais*) L'analyse d'IBM Consulting relative à un projet de carte pin à grande échelle indique que celui-ci exige des investissements beaucoup plus importants que prévu initialement dans le *business case* de Syntigo et comporte par ailleurs des risques financiers et opérationnels non négligeables.

(*En français*) La SNCB et moi-même sommes convaincus de l'utilité du concept de la carte à puce. J'attends la nouvelle proposition de la SNCB.

(*En néerlandais*) Les écarts en matière d'avancement du concept de carte à puce d'un opérateur à l'autre amènent la SNCB à envisager une approche pragmatique à court terme. En septembre 2009, des portillons automatiques fermeront physiquement les stations de métro de la STIB. La SNCB entend dès lors entamer une collaboration avec la STIB en matière de titres de transport. Cette collaboration constituera en fait la première phase du projet de carte à puce interopérable auquel les autres sociétés de transport régionales pourront adhérer si elles le souhaitent. Le champ d'application pourra ensuite progressivement être élargi à d'autres titres de transport en commun.

(*En français*) L'aspect nominatif de la carte à puce n'induit pas le suivi d'office de tous les déplacements du client mais est incontournable pour lui attribuer des réductions personnelles.

Une carte à puce anonyme sera proposée aux clients ne désirant pas s'identifier.

15.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Selon un rapport de 2007, le montant de l'investissement consenti par la SNCB est d'environ 50 millions d'euros et la valeur actuelle nette après dix ans de 25 millions d'euros. Le système de carte unique entraînerait une augmentation du nombre de voyageurs et une diminution du nombre de fraudes. L'installation d'un système de portillons comme à la STIB a des répercussions sur l'interopérabilité et ne facilite pas les choses. La situation dans les villes étrangères qui ont opté pour la carte à puce indique pourtant que le système est bénéfique pour toutes les parties concernées. En quinze ans, l'investissement y a été entièrement récupéré. Un système fermé permet de réduire le nombre d'agressions, ce qui est évidemment aussi bénéfique pour la société. L'abandon du projet Ubigo entraînera un retard très important sur un certain nombre d'autres plans.

15.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je suis d'accord avec M. Geerts en ce qui concerne les effets de retour. Nous menons également ce débat avec la SNCB elle-même. La sortie de la plate-forme ne signifie néanmoins pas que nous ne voulons pas progresser dans ce dossier. Nous estimons au contraire qu'il convient de procéder à une mise en œuvre progressive. Nous préconisons une solution pragmatique. L'appréciation est différente en ce qui concerne la façon de travailler mais l'objectif est bel et bien le même.

15.05 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : L'essentiel est la faisabilité concrète du projet.

L'incident est clos.

16 Question de M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le tunnel ferroviaire du Liefkenshoek" (n° 7906)

16.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Le gouvernement flamand a délivré le permis de bâtir pour le tunnel ferroviaire du Liefkenshoek en septembre 2008. Les nombreux retards enregistrés dans ce dossier ont de lourdes répercussions sur les problèmes de mobilité dans la région d'Anvers et du Waasland.

Le dernier obstacle concerne l'investisseur privé. Fin août 2008, la ministre annonçait que la fin de la

procédure de PPP était prévue pour la fin d'octobre 2008 et que les travaux débuteraient ensuite, en novembre 2008.

Les négociations avec ce partenaire privé sont-elles entièrement achevées ? Quand débuteront les travaux ? Le choix du PPP a-t-il déjà été évalué et en a-t-on tiré des enseignements pour d'autres projets ?

16.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : La date susdite a effectivement été avancée. Cependant, la crise financière a incité les partenaires intéressés par une coopération privée à redoubler de prudence. Ces partenaires privés doivent vérifier certains éléments. Actuellement, je mène des contacts quotidiens avec Infrabel à propos du dossier. L'objectif est de le finaliser dans les jours ou les semaines à venir. Les négociations sont dans une phase finale et les informations qui me sont rapportées en la matière sont prometteuses.

Président: M. Jef Van den Bergh.

Dès que le contrat relatif aux conditions financières sera finalisé, les travaux débuteront. La construction du tunnel ferroviaire s'inscrit dans le cadre du nouveau plan d'investissement 2008-2012, qui prévoit la mise en œuvre accélérée des projets PPP.

Étant donné que les négociations sont encore en cours, il est trop tôt pour évaluer la formule PPP. Le recours à celle-ci pour des projets futurs doit selon moi toujours être basé sur une analyse approfondie des avantages et des inconvénients du concept.

Le dossier fait donc actuellement l'objet d'un suivi étroit et les négociations prendront fin très prochainement. Il est vrai que dans ce dossier également, nous ressentons les effets de la crise financière mais nous continuons à croire en une évolution favorable de la situation.

16.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Nous sommes une fois de plus confrontés à de nouvelles dates et à un nouveau report dans un dossier pourtant capital pour la Flandre sur le plan économique. A-t-on déjà sélectionné un candidat définitif pour la mise en œuvre du projet ? Où se situe le problème ? La formule PPP offre-t-elle une valeur ajoutée dans ce dossier particulièrement complexe ?

16.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : À l'époque, j'ai mentionné la date butoir d'Infrabel parce que je voulais jouer cartes sur table. À ce moment-là, la crise financière ne jouait assurément encore aucun rôle.

Le contrat de gestion dispose qu'Infrabel doit achever les négociations dans le courant de 2008, et aucune information contradictoire ne m'est parvenue à ce propos.

16.05 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : A-t-on déjà désigné un partenaire définitif ?

16.06 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Dans le but d'éviter toute erreur de procédure, je m'abstiendrai pour l'heure de répondre à cette question.

L'incident est clos.

17 Question de Mme Sonja Becq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la nouvelle gare de Diegem" (n° 7931)

17.01 Sonja Becq (CD&V) : La gare de Diegem va être démolie et le point d'arrêt serait déplacé vers le terrain industriel de Diegem. Il ne serait plus possible, dès lors, d'utiliser les emplacements de parking dans le village de Diegem et, de plus, l'accès au point d'arrêt, qui doit encore être rénové, serait difficile. Infrabel tiendra-t-elle compte de ce problème lors du réaménagement du point d'arrêt et la ministre peut-elle encore intervenir sur ce point ?

17.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Infrabel a augmenté la capacité de cette importante liaison ferroviaire en décembre 2006. Dans une prochaine phase, les différents points d'arrêt et les gares situés sur cette ligne seront rénovés et l'infrastructure sera modernisée. Un revêtement en dur et des dalles avec des

pastilles pour les malvoyants seront posés sur les quais. Des abris chauffés seront aménagés. À Diegem, des constructions permettant de s'abriter et des parkings pour vélos sont aussi prévus, du côté de la Kleetlaan.

Les travaux seront réalisés par phases et concernent tant les quais que les abords. Ils seront réalisés entre le mois d'août 2008 et de novembre 2009. Infrabel s'efforcera de réduire les nuisances pour le public et l'informer par le biais d'un numéro de téléphone gratuit et d'un courrier électronique. L'accès principal sera déterminé en fonction du flux le plus important de voyageurs. Une infrastructure permettant de s'abriter et des indications claires sont prévues. L'aspect sécurité a également été pris en considération en renforçant au maximum la visibilité dans le tunnel sous voies.

La gare voisine de Zaventem sera aménagée pour accueillir les voyageurs à mobilité réduite. Aujourd'hui, ceux-ci doivent se rendre dans des gares plus lointaines pour bénéficier d'un accompagnement.

Le permis d'urbanisme a été délivré sur la base des plans présentés et moyennant le respect de quelques conditions explicites : un endroit pour la vente automatique de billets, une signalisation claire pour les personnes moins valides et à terme, une vidéosurveillance. Nous sommes prêts à discuter d'éléments qui n'auraient pas encore été pris en considération.

17.03 Sonja Becq (CD&V) : Les principaux problèmes subsistent donc et sont en fait structurels. On s'efforcera de renforcer la visibilité dans le tunnel sous voies, mais le fond du problème ne sera pas résolu pour autant. Il faut espérer que l'éclairage sera suffisamment important. Les dalles avec relief sur les quais constituent un avantage pour les malvoyants mais pas pour les usagers en chaise roulante. Ne faut-il pas rechercher d'autres solutions que de simples travaux d'aménagement à Zaventem pour résoudre ces problèmes ?

17.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Le contrat de gestion prévoit déjà de nombreuses mesures relatives à l'accessibilité des gares pour les personnes qui souffrent d'un handicap.

La première phase est actuellement en cours de mise en oeuvre. Nous voulons évidemment aller plus loin encore mais il faut du temps. La SNCB est en tout état de cause de bonne volonté sur ce plan et elle va à présent examiner quels sont les partenaires potentiels. Il serait dès lors utile que l'institution à Diegem signale déjà le problème à la SNCB, afin qu'elle soit associée dès le début au planning.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 7943 de M. Doomst est reportée.

18 Questions jointes de

- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le matériel roulant nécessaire à l'utilisation de la LGV entre Anvers/Bruxelles et les Pays-Bas" (n° 7944)**
- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le matériel roulant nécessaire à l'utilisation de la LGV entre Anvers/Bruxelles et les Pays-Bas" (n° 8044)**

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Est-il exact, comme le déclarent les Pays-Bas, que le TGV Amsterdam-Anvers-Bruxelles ne circulera pas avant 2010 ? Quelles sont les raisons de ce nouveau report et la SNCB porte-t-elle une part de responsabilité à cet égard ? La SNCB introduira-t-elle des demandes de dommages et intérêts ?

La liaison rapide entre Bruxelles et La Haye est également matière à discussion. Quelle est la position du gouvernement ? Le dossier sera-t-il lié à l'approfondissement de l'Escaut occidental ? Ce train s'arrêtera-t-il à Breda et à Brecht ?

La mise en service de la LGV entre Amsterdam et Anvers n'est qu'un long parcours du combattant. Le constructeur du matériel roulant, AnsaldoBreda, ne serait pas en mesure de respecter ses engagements contractuels. Or les difficultés qu'éprouvent également les chemins de fer danois avec cette société étaient déjà connues lors de la commande des rames en 2004. A-t-on pris en considération la mauvaise réputation d'AnsaldoBreda lors de la procédure d'adjudication ?

La première rame d'essai n'a été fournie que quatre ans après la commande. Si le fournisseur maintient ce rythme, cela signifierait que les autres rames n'auront pas encore été livrées en 2012. A-t-on la garantie que les rames seront livrées en 2009 ? Quelles possibilités le contrat prévoit-il dans le cas contraire ? La SNCB peut-elle obtenir réparation du préjudice subi ?

18.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Avant qu'un TGV puisse relier Anvers et Amsterdam, les locomotives doivent être équipées du système de sécurité ERTMS level 2. Le ministre néerlandais des Communications a déclaré le 14 octobre que cela ne pourra se faire qu'à partir de l'automne de 2009. La date probable de mise en service ne se situera dès lors que dans le courant de 2010. Aucun des opérateurs – la SNCB ou HSA – n'est responsable de ce retard. La SNCB et la société de leasing invoqueront conjointement les clauses pénales du contrat pour obtenir des dommages et intérêts d'AnsaldoBreda.

La SNCB et HSA préparent actuellement un « *business case* » sur le train rapide entre Bruxelles et La Haye. En outre, mon collègue néerlandais a demandé quel serait le coût de la prolongation d'une ligne intérieure belge jusqu'à Roosendaal en cas de suppression du train Benelux. Avant de prendre position, le gouvernement attend que ces deux dossiers soient totalement finalisés. Il se concertera ensuite avec le gouvernement néerlandais. La question des points d'arrêt sur la ligne Bruxelles-La Haye doit également encore être examinée.

Concernant le choix d'AnsaldoBreda, la SNCB a uniquement tenu compte lors de la procédure d'adjudication de critères objectifs, et non d'autres éléments comme la réputation. En 2003, contact a été pris avec les chemins de fer danois qui étaient très élogieux, à ce moment, à propos de cette firme.

Une voiture a été testée avec succès mais AnsaldoBreda n'en a encore livré aucune. Selon les dernières informations, le matériel devrait être mis en service sur la ligne à grande vitesse Bruxelles-Amsterdam à partir de l'entrée en vigueur de l'horaire 2010, ce qui représente un retard de plus de deux ans. L'équipe de projet belgo-néerlandaise suit de près l'évolution du dossier.

Le contrat conclu entre la SNCB et AnsaldoBreda prévoit la résiliation du contrat ou le paiement d'une indemnité en cas de retard de livraison. Le contrat ne sera pas résilié car il n'y a pas de solution de rechange. D'après AnsaldoBreda, le retard est dû à la mise en place du nouveau système de sécurité européen. Un dédommagement ne peut être réclamé qu'après la livraison de toutes les voitures. La SNCB utilisera tous les recours disponibles pour obtenir un dédommagement maximum.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : En temps normal, l'horaire est revu à chaque fin d'année. La mise en service du TGV coïncidera-t-elle avec l'horaire de fin 2009 ou de fin 2010 ?

18.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je n'ai fait que répéter en la matière ce que mon collègue néerlandais a communiqué. En ce qui concerne la date exacte, il convient selon moi de rester prudents.

18.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je continuerai à suivre le dossier de près.

L'incident est clos.

19 Interpellations jointes de

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la contribution de La Poste au budget 2009 de l'État fédéral" (n° 163)**
- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la contribution de la SNCB au budget 2009 de l'État fédéral" (n° 164)**

19.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : On annonce une contribution de la SNCB au budget 2009 à hauteur de 300 millions. Pour ce qui concerne La Poste, il est question de quelques millions d'euros consistant en un versement anticipé de dividendes. Ces options intriguent au regard des besoins en investissements de ces entreprises publiques.

J'ai du mal à comprendre qu'on reprenne de l'argent à La Poste alors qu'il y a tellement de besoins notamment en matière d'accessibilité des bureaux de poste.

Quel sont les montants des contributions de la SNCB et de La Poste au budget 2009 ? D'où proviennent-ils ? Pour ce qui est de la SNCB, pour quelles raisons ces fonds n'ont-ils pu être dépensés ? S'agit-il d'un emprunt à l'entreprise publique ou d'une pure contribution au budget de l'État ? Quelles conséquences budgétaires cela aura-t-il sur les investissements futurs de la SNCB ? En ce qui concerne La Poste, n'y avait-il pas d'autres dépenses à réaliser notamment en matière d'investissements énergétiques dans les bâtiments ? Quelles conséquences cette décision aura-t-elle sur les budgets d'investissements futurs de La Poste ?

19.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Les questions posées dans cette interpellation ont selon moi leur place dans le cadre de la discussion initiale des budgets 2009 prévue la semaine prochaine. Je donnerai néanmoins quelques éléments de réponse.

19.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Dès lors que les informations sont publiques, je me dis que le budget n'est pas encore déposé et qu'il y a encore une possibilité, en tant que parlementaire, d'intervenir avant que des décisions que j'estime mauvaises ne soient prises.

19.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Pour 2009, les revenus en dividendes de La Poste sont estimés à 120 millions d'euros. Ce montant englobe les dividendes pour l'État ainsi que les dividendes pour la Société fédérale de participations et d'investissement. Ce montant est basé sur le paiement d'un dividende complet sur les résultats de 2008 et d'un dividende intermédiaire estimé sur les résultats de 2009. Le paiement de ce montant est prévu par un pacte d'actionnaires conclu par l'État avec les actionnaires privés de La Poste. Il ne s'agit en aucun cas d'une débudgétisation. Le paiement de la dotation de l'État à La Poste pour ses missions de services publics reste bien entendu prévu.

Le gouvernement envisage un financement alternatif de l'acquisition du nouveau matériel roulant. Je mènerai alors des négociations avec la SNCB pour une adaptation du contrat de gestion.

Les mesures prises par le gouvernement ne peuvent en aucun cas mener à une diminution ou à un ralentissement des investissements.

Les moyens non utilisés à la fin de l'année budgétaire en cours seront mis à la disposition de la société dont ils proviennent à partir de l'année budgétaire suivante. Pour le fonds RER, une majoration de 59 millions d'euros du solde du fonds est attendue en 2009.

19.05 Georges Gilkinet, (Ecolo-Groen!) : Si j'ai bien compris, on reprend des montants qui n'ont pas été dépensés et on ajuste le contrat entre la SNCB et l'État belge pour diminuer les obligations d'investissement de la SNCB de façon que cette perte de subsides soit compensée par des obligations moindres.

19.06 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Il faut distinguer budget d'investissement et budget d'exploitation qui sont étanches l'un par rapport à l'autre. Si, pour l'année 2008, toutes les réalisations envisagées n'ont pas été concrétisées, l'argent non utilisé est rendu à l'État. Nous allons négocier avec Infrabel pour prélever sur sa réserve de liquidités les sommes nécessaires aux investissements.

19.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Ne me dites pas qu'il s'agit d'une opération blanche : vous allez prélever sur les réserves d'Infrabel pour diminuer la dotation à l'investissement de l'État. Si j'étais ministre en charge de la tutelle de la SNCB, je m'inquiéteraais de connaître la raison pour laquelle ces montants ne sont pas dépensés, car les besoins sont énormes.

Nous sommes dans une situation où, en fait, l'État peut se réjouir des investissements non réalisés par Infrabel : à la fin de l'exercice budgétaire, on ponctionne les réserves d'infrabel pour renforcer le budget général de l'État.

On ne peut prétendre qu'il n'y a pas de besoins. Il faut renforcer les services internes à Infrabel pour ne pas laisser de côté ces dotations à l'investissement.

Au sujet de La Poste, vous dites que, l'entreprise ayant un actionnaire privé, il est normal de distribuer des dividendes. Je m'interroge précisément, concernant une entreprise publique, sur la normalité de cette double logique de compression des dépenses et de recherche du meilleur chiffre d'affaires pour récompenser les investisseurs. L'ouverture aux capitaux privés est un choix qui entraîne des conséquences évidentes en

termes de pression à la productivité dans une entreprise qui doit continuer à prester un service public.

19.08 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Nous devons nous garder de tout amalgame entre ces deux éléments. Tant la distribution des bénéfices que les investissements doivent faire l'objet d'une réflexion nuancée.

La Poste a d'ailleurs toujours distribué un dividende. La seule différence réside désormais dans le versement d'un dividende intérimaire annuel et non plus bisannuel.

Je ne partage pas l'analyse selon laquelle, si cet argent n'était pas distribué aux actionnaires, les travailleurs pourraient bénéficier d'un meilleur statut. Toutefois, il va de soi que celui-ci retient toute mon attention.

Il s'agit des investissements de la SNCB, et plus spécifiquement d'Infrabel. Nous avons demandé à plusieurs reprises de pouvoir prendre connaissance de leur plan d'action pour éviter tout retard sur le plan des travaux d'investissement. Nous avons également demandé un monitoring de façon à mieux cerner les causes. Un recours direct aux fonds du holding pourra accroître leur motivation à s'améliorer. Il convient sans doute de procéder à des estimations plus réalistes, à moins que la politique en matière d'autorisations soit en cause. Quoi qu'il en soit, l'estimation et l'exécution doivent coïncider au mieux. Le contribuable est en droit de l'exiger.

19.09 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : En tant que parlementaire de l'opposition, appartenant à un parti vert, soucieux d'un autre type de mobilité et de service public, je me dois de combattre la logique de budget qui a été celle du gouvernement.

En matière postale, vous considérez comme un fait acquis que cette matière est privatisée, qu'on prépare la libéralisation du marché et qu'on doit donner des dividendes aux actionnaires. Ma philosophie politique est de remettre en cause ces choix : on a commis une erreur historique en acceptant des actionnaires privés à La Poste. Les travailleurs trinquent, les usagers n'ont plus accès aux bureaux de poste, tandis que les actionnaires continuent de recevoir des dividendes. Je ne peux l'accepter.

Concernant la SNCB, vous dites que, si on retire des moyens à Infrabel parce qu'ils ne sont pas dépensés, les organes de direction et les travailleurs d'Infrabel essayeront d'être plus efficaces. Mais je ne trouve pas normal qu'on prive l'entreprise publique de ces moyens, parce qu'il y a des urgences.

Raison pour laquelle je dépose une motion de recommandation.

19.10 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je vais expliquer une fois encore ce qu'il en est. Lorsque des projets à long terme comme le RER ou Diabolo subissent des retards, l'argent réservé pour ces projets ne peut pas être réaffecté sans autre forme de procès, sous peine de gonfler encore le budget total. Tôt ou tard, les coûts initialement chiffrés doivent de toute manière être couverts. Le budget d'investissement prévu doit être respecté.

Je suis par contre aussi d'avis que le délai entre la planification et la mise en œuvre doit être le plus court possible, surtout afin de préserver la crédibilité des budgétisations.

19.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Dans l'hypothèse où on a budgété 800 millions pour le RER mais qu'on n'en a dépensé que 600, on pourrait décider de reporter les 200 millions restants au budget du RER de l'année suivante.

19.12 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Mais c'est cela qui se passe.

19.13 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Non, vous me dites qu'on utilise les réserves...

19.14 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Pas pour le RER.

19.15 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : L'exemple du RER était peut-être mal choisi mais on peut tenir le même raisonnement pour de l'achat de matériel.

19.16 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Les opérations n'ont aucune incidence au niveau des investissements. D'autre part il y a les réserves d'Infrabel constituées par des fonds payés par les contribuables. Il faut éviter tout amalgame. On ne touchera pas aux fonds destinés aux investissements en matière d'infrastructure. Mais la question se pose de savoir si Infrabel doit constituer de telles réserves avec des fonds publics. En tant qu'autorité nous avons l'obligation de nous poser cette question.

19.17 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : S'il y a des réserves, elles doivent permettre d'accélérer les investissements plutôt que d'équilibrer le budget de l'État.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Georges Gilkinet et est libellée comme suit :

« La Chambre,

ayant entendu les interpellations de M. Georges Gilkinet

et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,

demande au gouvernement

- d'évaluer et de renforcer les procédures d'exécution du Plan d'investissements au niveau de la SNCB ;
- de renforcer les services d'études et les services techniques chargés de la réalisation des investissements à Infrabel et la SNCB pour éviter des situations où des investissements ne sont pas réalisés dans les délais projetés ;
- de créer, tant au niveau de La Poste que de la SNCB, un fonds de réserve permettant de capitaliser les investissements non réalisés dans le courant de l'année budgétaire et d'augmenter ou de préserver la capacité future d'investissement dans la perspective d'un meilleur service public aux citoyens ;
- de revoir ses options en matière de débudgétisation de La Poste et de la SNCB dans le cadre du budget de l'État fédéral pour l'année 2009 et de consacrer les moyens envisagés au renforcement du budget à des politiques d'investissement durable ;
- de prévoir, dans le cadre du budget 2009, de nouveaux moyens pour la SNCB permettant d'accélérer l'exécution des investissements urgents en vue du renouvellement du matériel roulant en vue d'un plus grand confort des voyageurs, la réouverture de gares et de la modernisation de diverses lignes, notamment de la ligne 161-162 ;
- de prévoir, dans le cadre du budget 2009, de nouveaux moyens pour La Poste permettant de réaliser les investissements urgents en vue du maintien des bureaux de poste actuellement menacés de fermeture ou déjà fermés, d'améliorer de façon plus rapide l'accessibilité des bureaux de poste, d'investir dans l'efficacité énergétique des bâtiments de La Poste et dans du matériel roulant moins polluant et de veiller à un maintien des conditions salariales et sociales des travailleurs de l'entreprise. »

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Valérie De Bue et par M. Jef Van den Bergh.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

20 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'introduction dans les parkings de la SNCB de places de stationnement réservées aux femmes enceintes" (n° 7967)

20.01 Valérie De Bue (MR) : Dans l'optique d'améliorer l'accessibilité des gares, serait-il envisageable, par diverses mesures, de faciliter l'accès aux places de stationnement aux femmes enceintes de six mois ?

20.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : À l'heure actuelle, il n'existe pas d'emplacement réservé aux femmes enceintes. Les emplacements pour handicapés sont réservés aux personnes en possession d'une carte spécifique, délivrée par le ministère des Affaires sociales.

Je ne pense pas que la création de ce type d'emplacements soit la meilleure solution mais j'appuie la proposition modifiant la loi sur la délivrance des cartes de stationnement pour personnes handicapées.

20.03 **Valérie De Bue** (MR) : Certaines grandes surfaces ont déjà aménagé des places pour les mamans ou futures mamans. Cette solution n'est-elle pas plus pratique que de modifier une loi ?

Il est dommage d'inciter les personnes à utiliser les transports en commun sans répondre aux problèmes que cela entraîne.

20.04 **Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*) : Ce débat doit également être nuancé. En ce qui concerne la gestion du stationnement, nous voulons toujours réagir de manière aussi fonctionnelle que possible. Nous partons du principe que des mesures marginales peuvent être prises en cas de nécessité. Faut-il réellement toujours disposer de deux emplacements libres sans avoir s'ils répondent à un besoin ? C'est pourquoi nous avons décidé de vérifier si le besoin est bien réel. Des emplacements peuvent toujours être créés s'il le faut.

Étant donné que peu d'études ont été menées à ce sujet et que nous sommes peu interrogés sur la question, nous voulons vérifier dans quelle mesure le besoin existe ou non. Il serait prématuré de prendre une décision contraignante dès maintenant.

L'incident est clos.

21 **Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la célébration du 175^e anniversaire du chemin de fer et l'avenir du Musée du chemin de fer à Malines" (n° 8102)**

21.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V) : En 2010, on célébrera le 175^e anniversaire de la mise en service du premier train sur le continent européen, et cela dans notre pays. La SNCB ne saurait laisser passer inaperçu un événement d'une telle importance. Le musée malinois du chemin de fer a déjà proposé sa collaboration, mais la SNCB n'a pas encore réagi à cette annonce.

Entre-temps, le musée malinois du chemin de fer aurait besoin d'une remise en état. L'incertitude plane quant au maintien du musée sur le site actuel en raison de projets relatifs au réaménagement des abords de la gare de Malines.

La ministre est-elle favorable à la célébration du 175^e anniversaire du chemin de fer en 2010 ? Qu'advient-il du musée malinois du chemin de fer ?

21.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*) : Le contrat de gestion de la SNCB prévoit que le Musée national des chemins de fer belges sera implanté sur le site de la gare de Schaerbeek. Une exposition temporaire sera également organisée à l'occasion du 175^e anniversaire des chemins de fer, mais ce projet doit encore être développé plus avant.

L'avenir du musée de Malines doit être considéré dans ce cadre. Il convient également de tenir compte des travaux d'infrastructure menés à proximité de Malines. L'avenir des bâtiments du musée est encore incertain mais nous allons certainement y accorder toute l'attention voulue.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 55.