



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

17-11-2008

namiddag

lundi

17-11-2008

après-midi

INHOUD

Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de wachttijden voor de installatie van een telefoonlijn in het zuiden van de provincie Luxemburg" (nr. 7646)

Sprekers: **Josy Arens, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het uitgeven door De Post van een postzegel die honderd jaar Belgisch Congo viert" (nr. 161)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Moties 4

Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aangekondigde sterke verhoging van de posttarieven" (nr. 177)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Moties 6

Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spoorstaking van zondag 5 oktober 2008, 22 uur tot en met maandag 6 oktober 2008, 22 uur" (nr. 8304)

Sprekers: **Ulla Werbrouck, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het uitdelen van ontbijtpakketten door de NMBS" (nr. 8300)

Sprekers: **Ulla Werbrouck, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de activiteit van Infrabel in hernieuwbare energieprojecten" (nr. 8532)

Sprekers: **Ulla Werbrouck, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Samengevoegde interpellatie en vraag van 9

SOMMAIRE

Question de M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les délais d'attente pour l'installation d'une ligne téléphonique dans le sud de la province de Luxembourg" (n° 7646)

Orateurs: **Josy Arens, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Interpellation de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'émission par La Poste d'un timbre commémorant le centième anniversaire du Congo belge" (n° 161)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Motions 4

Interpellation de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la forte augmentation annoncée des tarifs postaux" (n° 177)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Motions 6

Question de Mme Ulla Werbrouck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève des trains du dimanche 5 octobre 2008 à 22 heures au lundi 6 octobre 2008 à 22 heures" (n° 8304)

Orateurs: **Ulla Werbrouck, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Question de Mme Ulla Werbrouck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la distribution de sachets petit-déjeuner par la SNCB" (n° 8300)

Orateurs: **Ulla Werbrouck, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Question de Mme Ulla Werbrouck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la participation d'Infrabel à des projets d'énergie renouvelable" (n° 8532)

Orateurs: **Ulla Werbrouck, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Interpellation et question jointes de 9

- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toelage van de Staat voor het vervullen van taken van openbare dienst van De Post" (nr. 196)	9	- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la subvention accordée par l'Etat à La Poste pour ses missions de service public" (n° 196)	9
- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dotatie van De Post" (nr. 8364)	9	- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la dotation de La Poste" (n° 8364)	9
<i>Sprekers:</i> Jan Mortelmans, Peter Luykx, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Jan Mortelmans, Peter Luykx, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
<i>Moties</i>	12	<i>Motions</i>	12
Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aansluiting op het spoorweginet van de steengroeve van Gralex in Lustin" (nr. 8453)	12	Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le raccordement au réseau ferroviaire de la carrière Gralex à Lustin" (n° 8453)	12
<i>Sprekers:</i> Georges Gilkinet, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Georges Gilkinet, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het akkoord tussen de NMBS en de Franse Gemeenschap over de schoolabonnementen" (nr. 8454)	14	Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accord entre la SNCB et la Communauté française relatif aux abonnements scolaires" (n° 8454)	14
<i>Sprekers:</i> Georges Gilkinet, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Georges Gilkinet, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen van de NMBS met betrekking tot de stopplaats in Florée" (nr. 8455)	15	Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les projets de la SNCB concernant le point d'arrêt de Florée" (n° 8455)	15
<i>Sprekers:</i> Georges Gilkinet, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Georges Gilkinet, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het groeibeleid van Infrabel voor B-Cargo" (nr. 8533)	16	Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique d'Infrabel relative au développement de B-Cargo" (n° 8533)	16
<i>Sprekers:</i> Georges Gilkinet, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Georges Gilkinet, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het contract tussen Infrabel en de steengroeves in Yvoir" (nr. 8534)	17	Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le contrat entre Infrabel et les carrières d'Yvoir" (n° 8534)	17
<i>Sprekers:</i> Georges Gilkinet, Inge Vervotte , minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		<i>Orateurs:</i> Georges Gilkinet, Inge Vervotte , ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de brand in een goederentrein te Houyet-Beauraing" (nr. 8535)	18	Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'incendie d'un train de marchandises à Houyet-Beauraing" (n° 8535)	18
<i>Sprekers:</i> Georges Gilkinet, Inge Vervotte ,		<i>Orateurs:</i> Georges Gilkinet, Inge Vervotte ,	

minister van Ambtenarenzaken en
Overheidsbedrijven

ministre de la Fonction publique et des
Entreprises publiques

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

van

MAANDAG 17 NOVEMBER 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 17 NOVEMBRE 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 15.01 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

De **voorzitter**: De vragen nr. 8103 van de heer Perpète, 8211 van de heer Baeselen en 8371 en 8512 van de heer Geerts worden omgezet in schriftelijke vragen. De interpellatie nr. 196 van de heer Mortelmans zal toegevoegd worden aan de vragen nr. 8364 en 8371 van de heren Luyx en Geerts. De vragen nrs 8315 van de heer Clarinval, 8391, 8392 en 8393 van de heer Flahaux, 8484 van mevrouw Déom en 8520 van mevrouw De Rammelaere worden uitgesteld. De vraag nr. 8405 van de heer Prévot wordt toegevoegd aan de vraag nr. 8535 van de heer Gilkinet.

01 **Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de wachttijden voor de installatie van een telefoonlijn in het zuiden van de provincie Luxemburg" (nr. 7646)**

01.01 **Josy Arens** (cdH): In de provincie Luxemburg moet men soms achttien maanden wachten voordat Belgacom een aansluiting regelt. De operator zegt dat de lange wachttijden te wijten zijn aan een overbelaste infrastructuur, en biedt de klant geen andere of tijdelijke oplossing aan.

Die situatie is onaanvaardbaar en kan de economische ontwikkeling in het Zuiden van het land afremmen. Bent u op de hoogte van het probleem? Waarom heeft Belgacom vertraging opgelopen met de investeringen in infrastructuur? Waarom schijnt Belgacom zich weinig te bekommeren om die vertraging? Welke oplossing kan in het vooruitzicht worden gesteld voor de

La réunion publique est ouverte à 15 h 01 par M. François Bellot, président.

Le **président**: Les questions n^{os} 8103 de M. Perpète, 8211 de M. Baeselen et 8371 et 8512 de M. Geerts sont transformées en questions écrites. L'interpellation n° 196 de M. Mortelmans sera jointe aux questions n^{os} 8364 et 8371 de MM. Luyx et Geerts. Les questions n^{os} 8315 de M. Clarinval, 8391, 8392 et 8393 de M. Flahaux, 8484 de Mme Déom et 8520 de Mme De Rammelaere sont reportées. La question n° 8405 de M. Prévot est jointe à la question n° 8535 de M. Gilkinet.

01 **Question de M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les délais d'attente pour l'installation d'une ligne téléphonique dans le sud de la province de Luxembourg" (n° 7646)**

01.01 **Josy Arens** (cdH): Dans la province de Luxembourg, il faut parfois attendre dix-huit mois avant que Belgacom n'effectue un raccordement. L'opérateur justifie ces retards par une saturation de l'infrastructure et ne propose à ses clients aucune solution alternative ou temporaire.

Cette situation est inacceptable et pourrait freiner l'essor économique que connaît le Sud du pays. Êtes-vous au courant de ce problème? Quelle est la raison des retards pris par Belgacom en matière d'investissements dans l'infrastructure? Pourquoi Belgacom ne semble-t-elle pas se soucier de ces retards? Quelle solution est envisageable pour les citoyens qui attendent un raccordement?

burgers die op een aansluiting wachten?

01.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): In 98 procent van de gevallen kan Belgacom de klant aansluiten na een eenvoudig bezoek. In sommige gevallen moeten er echter infrastructuurwerken worden uitgevoerd; dat gebeurt dan in 75 procent van de gevallen binnen vier maanden. In de streek van Libramont en van Luik heeft Belgacom de nodige maatregelen op het stuk van personele en financiële middelen genomen om een antwoord te bieden op het toenemende aantal aansluitingsaanvragen in nieuwe verkavelingen.

In de regio Luik-Libramont stelt Belgacom als tijdelijke oplossing een op de gsm-technologie gebaseerde simbox voor wanneer er op een bepaalde lijn infrastructuurwerken nodig zijn. Die procedure wordt nu uitgebreid tot de rest van het grondgebied. Klanten die een internetverbinding nodig hebben, kunnen gebruik maken van het mobiele 3G-netwerk van Proximus.

01.03 **Josy Arens** (cdH): Als ik de cijfers analyseer, stel ik vast dat het Waals Gewest goed is voor 63,8 procent van de gevallen waarin de wachttijd voor een aansluiting onaanvaardbaar lang is.

Vanwaar die discrepantie tussen de Gewesten? Kan u ons per provincie meedelen hoeveel aansluitingen niet binnen vier maanden worden geregeld omdat dit om technische redenen tijdelijk onmogelijk blijkt?

De vertraging bij Belgacom vormt een handicap voor de economische activiteit en een rem op het telewerk. Bovendien is de communicatie van de operator naar de klant die op een aansluiting wacht toe, ronduit slecht. U moet echt de ernst van het probleem inzien.

01.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Mij dunkt dat dit helemaal geen communautair geladen dossier is. Feit is dat er gewoon meer nieuwe verkavelingen zijn in Wallonië. Voor de rest zal ik de heer Bellens om tekst en uitleg vragen.

Het incident is gesloten.

02 Interpellatie van de heer **Francis Van den Eynde** tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het uitgeven door De Post van een postzegel die honderd jaar Belgisch Congo viert" (nr. 161)

02.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang):

01.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Dans 98 % des cas, Belgacom peut raccorder un client suite à une simple visite. Il arrive cependant que des travaux d'infrastructure doivent être réalisés. Dans 75 % des cas, ils le sont dans les quatre mois. Dans la région de Libramont et Liège, Belgacom a pris les mesures qui s'imposaient en matière de personnel et de budget pour répondre à l'augmentation des demandes de raccordement dans de nouveaux lotissements.

Dans la région de Liège-Libramont, pour chaque ligne où des travaux d'infrastructure sont nécessaires, Belgacom propose une simbox – basée sur la technologie GSM – comme solution temporaire. Cette procédure est en cours d'extension à l'ensemble du territoire. Quant aux clients qui ont besoin d'une connexion Internet, ils peuvent souscrire au service mobile 3G de Proximus.

01.03 **Josy Arens** (cdH): En analysant les chiffres, je constate que la Région wallonne totalise 63,8 % des cas où les délais de raccordement sont inacceptables.

Quelle est la raison de cette disparité entre les Régions ? Pourriez-vous nous fournir la répartition par province des raccordements déclarés temporairement techniquement impossibles qui ne sont pas réalisés dans les quatre mois ?

Les retards de Belgacom sont un handicap pour l'activité économique et un frein au télétravail. J'ajouterai que la communication de l'opérateur à l'égard de ses clients en attente d'un raccordement est fortement déficiente. J'insiste pour que vous vous rendiez compte de la gravité du problème.

01.04 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*): À mon avis, ce dossier n'a rien de communautaire. La réalité est qu'il y a davantage de nouveaux lotissements en Wallonie. Pour le reste, je demanderai des explications à M. Bellens.

L'incident est clos.

02 Interpellation de M. **Francis Van den Eynde** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'émission par La Poste d'un timbre commémorant le centième anniversaire du Congo belge" (n° 161)

02.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang):

Ik was verbaasd toen ik vernam dat De Post een postzegelserie wil uitgeven onder de titel 'honderd jaar Belgisch Congo'.

Congo werd inderdaad honderd jaar geleden een Belgische kolonie, maar is al sinds 1960 terug onafhankelijk.

Bovendien denk ik niet dat men in een voormalige kolonie met heimwee terugdenkt aan de tijd dat ze nog onder koloniaal bewind stond.

Waarom houdt De Post geen rekening met de antikoloniale stromingen, zeker nu onze relatie met de zogenaamde Democratische Republiek Congo toch al vertroebeld is?

Moeten wij dan zo trots zijn op ons koloniaal verleden? Deze stunt van De Post heeft toch niets te maken met bepaalde neokolonialistische krachten die - vooral bij de Franstaligen - spelen, zoals het bezoek van minister Michel aan Congo onlangs duidelijk maakte?

02.02 Minister **Inge Vervotte** (Nederlands): De beslissing om een postzegel uit te geven die herinnert aan een historische gebeurtenis van honderd jaar geleden, toen Congo een Belgische kolonie werd, werd genomen na een advies van de onafhankelijke en pluralistisch samengestelde Filatelistische Commissie. Jaarlijks wordt een aantal speciale zegels door De Post uitgegeven, die een ambassadeursfunctie moeten vervullen. Zij portretteren de meest markante gebeurtenissen, historische figuren of evoluties in ons land. Hierbij kiest de Commissie voor een evenwichtige verdeling tussen allerlei historische, culturele, filosofische en sociale aspecten.

Met de uitgave van de postzegel België-Congo 1908-2008 wordt op een sobere wijze herinnerd aan het historische feit van de overname van Congo door België. Er wordt nergens een waardeoordeel uitgesproken en bovendien wordt er nergens verwezen naar honderd jaar Belgisch Congo, noch naar een 'viering'. Ik ben dan ook van mening dat er geen misverstanden kunnen ontstaan, vermits er enkel en alleen naar een historisch feit wordt verwezen.

02.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Ik begrijp dat, maar ik heb er moeite mee dat deze zegel een ambassadeursfunctie voor ons land moet verzorgen. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat onze ambassadeur in Kinshasa de begindatum van de

Quel ne fut pas mon étonnement lorsque j'ai appris que La Poste a l'intention d'émettre une série de timbres « Belgique – Congo 1908 - 2008 ». Le Congo est effectivement devenu une colonie belge il y a tout juste cent ans mais il a recouvré son indépendance en 1960.

De plus, je ne suis pas convaincu que dans cette ancienne colonie de la Belgique, la population soit nostalgique d'une époque où elle subissait le joug de notre administration coloniale.

Pourquoi La Poste fait-elle fi des courants anticoloniaux, *a fortiori* aujourd'hui que nos relations avec la République prétendument démocratique du Congo ne sont plus au beau fixe ?

Y a-t-il lieu d'être si fiers de notre passé colonial ? Ce « coup » de La Poste aurait-il quelque lien avec certaines forces néocolonialistes qui s'exercent, surtout dans les milieux francophones, comme l'a clairement montré voici peu la visite au Congo du ministre, M. Michel ?

02.02 **Inge Vervotte**, ministre (en néerlandais) : La décision d'émettre un timbre-poste commémorant le centième anniversaire d'un événement historique, en l'occurrence le moment où le Congo est devenu une colonie belge, a été prise sur avis de la Commission philatélique, qui est autonome et dont la composition est pluraliste. La Poste émet chaque année une série de timbres spéciaux qui jouent le rôle d'ambassadeur. Ces timbres illustrent des événements marquants, représentent des personnages historiques ou rappellent des évolutions. Dans ce contexte, la Commission veille à ce que les différents aspects historiques, culturels, philosophiques et sociaux soient représentés dans des proportions harmonieuses.

La finalité de l'émission de la série de timbres « Belgique – Congo 1908 – 2008 » est de commémorer avec retenue un événement historique : l'annexion du Congo en tant que colonie par la Belgique. Aucun jugement de valeur n'est porté et il n'est question nulle part de commémoration du centième anniversaire du Congo belge ni d'une quelconque « célébration ». J'estime donc que l'émission de cette série de timbres ne peut donner lieu à aucun malentendu étant donné qu'il n'est fait référence qu'à un événement historique, sans plus.

02.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang) : Je comprends mais le fait que ce timbre ait vocation à remplir en quelque sorte une fonction d'émissaire de notre pays me gêne car je ne vois vraiment pas comment notre ambassadeur à Kinshasa pourrait

kolonisatie zou benadrukken. Ook al ontkent de minister dat, de uitgave van een speciale zegel komt wel degelijk over als een viering.

Volgens mijn informatie zou op de zegel verwezen worden naar honderd jaar Belgisch Congo. We zouden maar beter niet te trots zijn op ons koloniaal verleden en voor één keer pleit ik voor politieke correctheid.

02.04 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Volgens mijn informatie zal nergens op de postzegel verwezen worden naar honderd jaar Belgisch Congo.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

"De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, vraagt de regering dat zij bij De Post er op aandringt dat zij geen postzegel met als motief 100 jaar Belgisch Congo zou uitgeven.

Dit zou er niet alleen op wijzen dat wij dit land nog steeds als een kolonie claimen, terwijl het reeds bijna 50 jaar onafhankelijk is, maar bovendien ook de gevoelens van antikolonialistische Afrikanen kunnen kwetsen."

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

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

03 Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aangekondigde sterke verhoging van de posttarieven" (nr. 177)

03.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): De Post heeft een verhoging van de tarieven aangekondigd. Zo zou een gewone postzegel volgend jaar maar liefst 10 procent duurder worden

mettre l'accent sur le début de la colonisation belge au Congo sans que cela crée un incident diplomatique. Quoique la ministre le nie, l'émission d'un timbre spécial sera ressentie comme une célébration.

D'après mes informations, ce timbre ferait référence au centième anniversaire du Congo belge. Or nous ferions bien de ne pas trop nous glorifier de notre passé colonial. Une fois n'est pas coutume, je pense qu'il convient en l'occurrence de se montrer politiquement corrects.

02.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): D'après mes informations, aucune référence au centième anniversaire du Congo belge ne figurera sur ce timbre.

Motions

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

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

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Francis Van den Eynde et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, demande au gouvernement d'insister auprès de La Poste pour qu'elle n'émette pas de timbre commémorant le centième anniversaire du Congo belge.

Pareille émission pourrait non seulement porter à croire que nous revendiquons toujours ce pays en tant que colonie, alors qu'il est indépendant depuis près de 50 ans, mais aussi heurter la sensibilité d'Africains anticolonialistes."

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. La discussion est close.

03 Interpellation de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la forte augmentation annoncée des tarifs postaux" (n° 177)

03.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): La Poste a annoncé une augmentation de ses tarifs. Ainsi, le prix d'un timbre normal augmenterait, d'ici à l'année prochaine, de pas moins de 10 cents

en de verzending van een pakje zelfs 15 procent. Voor grote klanten zal het verzenden van pakjes maar met 3,9 procent stijgen. De verschillende behandeling van het cliënteel heeft natuurlijk commerciële redenen. Sinds de liberalisering moet De Post zich helaas verdedigen tegen nogal agressieve concurrentie. Mijn fractie heeft die liberalisering nooit toegejuicht.

Wij hebben vandaag te kampen met een economische en financiële crisis en we staan op de rand van een recessie. Deze maatregel zal de koopkracht nog meer verminderen. Moeten openbare diensten dat spel meespelen? Kan de pil voor de gewone mensen niet wat verzacht worden? De universele dienstverlening wil ook zeggen dat gewone mensen nog brieven moeten kunnen versturen.

Ik wil het systematisch verhogen van de tarieven van De Post nu ook niet dramatiseren, maar dit draagt bij tot een negatieve sfeer. Daarom pleit ik ervoor om de tarieven niet te verhogen. Kan de minister daarover geen afspraken maken met De Post?

03.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik begrijp deze bekommernis, maar we dragen ook een verantwoordelijkheid voor het voortbestaan van de onderneming.

Op 1 januari 2009 zullen verschillende frankeringstarieven voor briefwisseling worden aangepast, enerzijds omwille van de inflatie en anderzijds omwille van kostenstijgingen voor De Post ten gevolge van de gestegen energieprijzen en kwaliteitsverhogende investeringen. De verhogingen zijn conform wat werd afgesproken tussen De Post en de overheid in het beheerscontract van september 2005.

Gemiddeld stijgen de posttarieven met 6 procent. Ondanks een behoorlijke stijging van het tarief van de Belgische priorzegel, blijft de prijs ervan onder het West-Europese gemiddelde. Andere Europese operatoren hebben trouwens gelijkaardige prijsstijgingen aangekondigd voor 2009.

De prijszetting zal ook een belangrijk element vormen bij de debatten die wij in de toekomst nog zullen voeren. De prijsverhogingen voor particulieren zullen namelijk goed moeten worden afgewogen tegen de situatie waarin De Post zich dan zal bevinden.

03.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang):

et l'envoi d'un colis augmenterait même de 15 cents. Pour les gros clients, l'envoi de colis n'augmenterait toutefois que de 3,9 cents. La différence de traitement de la clientèle s'explique évidemment par des raisons d'ordre commercial. Depuis la libéralisation, La Poste doit malheureusement se défendre contre une concurrence assez agressive. Mon groupe ne s'est jamais réjoui de cette libéralisation.

Nous sommes confrontés aujourd'hui à une crise financière et économique et sommes sur le point d'entrer en récession. Cette mesure diminuera encore le pouvoir d'achat. Les services publics doivent-ils également jouer ce jeu ? La pilule ne pourrait-elle être rendue moins amère pour les citoyens ordinaires ? Le service universel n'implique-t-il pas également que ces derniers puissent encore envoyer des lettres ?

Mon propos n'est pas de dramatiser l'augmentation systématique des tarifs de La Poste mais une telle augmentation contribue à la détérioration du climat général. Je demande dès lors que l'on n'augmente pas les tarifs. La ministre ne pourrait-elle conclure un accord en ce sens avec La Poste ?

03.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*) : Je comprends cette préoccupation, mais nous sommes aussi responsables de la continuité de l'entreprise.

Au 1^{er} janvier 2009, différents tarifs en vigueur pour l'affranchissement de lettres seront modifiés, en raison, d'une part, de l'inflation et, d'autre part, de l'augmentation de certains coûts pour La Poste à la suite de la hausse des prix de l'énergie et d'investissements réalisés pour améliorer la qualité. Ces augmentations sont conformes à ce qui a été convenu entre La Poste et le gouvernement dans le contrat de gestion de septembre 2005.

Les tarifs postaux augmenteront en moyenne de 6 %. En dépit d'une augmentation importante du timbre prior, le prix reste en deçà de la moyenne ouest-européenne. D'autres opérateurs européens ont d'ailleurs annoncé des augmentations de prix comparables pour 2009.

La fixation des prix constituera également un élément important dans les débats que nous mènerons dans le futur. Les augmentations pour les particuliers devront être correctement évaluées par rapport à la situation de La Poste.

03.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang) :

Juridisch gezien heeft de minister gelijk wanneer zij zegt dat De Post, gezien haar autonomie, gemachtigd is om deze prijsstijgingen door te voeren. In deze onzekere economische tijden zijn dergelijke tariefverhogingen echter betreurenswaardig, en ik kan alleen maar vragen dat de minister bij De Post zou pleiten voor wat goede wil om de prijzen toch wat te beheersen.

03.04 Minister **Inge Vervotte** (Nederlands): In de huidige situatie mag ik de situatie van De Post niet nog moeilijker maken dan ze al is. Ik kom dan ook niet terug op eerder gemaakte afspraken.

03.05 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Dat is een zinnig argument, maar deze moeilijke situatie is ook een gevolg van de liberalisering van De Post.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

"De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, vraagt de regering dat zij er bij De Post zou op aandringen in deze periode van economische crisis de op komst zijnde tariefverhoging niet door te voeren."

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

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

04 **Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spoorstaking van zondag 5 oktober 2008, 22 uur tot en met maandag 6 oktober 2008, 22 uur" (nr. 8304)**

04.01 **Ulla Werbrouck** (LDD): Op 5 oktober jongstleden was er een spoorstaking. Hoeveel werknemers van de NMBS hebben toen effectief gestaakt? Hoeveel werknemers waren wettig afwezig? Hoeveel werknemers waren aanwezig en hoe waren deze verdeeld per functie?

Sur le plan juridique, la ministre a raison lorsqu'elle dit que La Poste est autorisée, compte tenu de son autonomie, à procéder à ces augmentations tarifaires. En ces temps économiques incertains, de telles augmentations sont toutefois regrettables et je ne puis que demander à la ministre qu'elle insiste auprès de La Poste pour que celle-ci fasse preuve d'un peu de bonne volonté et maîtrise ses prix.

03.04 **Inge Vervotte**, ministre (en néerlandais) : Dans la conjoncture actuelle, je ne puis rendre la situation de La Poste plus délicate qu'elle l'est déjà. C'est pourquoi je ne reviendrai pas sur des accords conclus précédemment.

03.05 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang) : Votre argument est pertinent, mais cette situation difficile est aussi une conséquence de la libéralisation de La Poste.

Motions

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

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

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Francis Van den Eynde et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, demande au gouvernement d'insister auprès de La Poste pour qu'en cette période de crise économique, elle ne procède pas à la nouvelle augmentation des tarifs."

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. La discussion est close.

04 **Question de Mme Ulla Werbrouck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève des trains du dimanche 5 octobre 2008 à 22 heures au lundi 6 octobre 2008 à 22 heures" (n° 8304)**

04.01 **Ulla Werbrouck** (LDD) : Une grève des chemins de fer a eu lieu le 5 octobre dernier. Combien de travailleurs de la SNCB se sont-ils mis réellement en grève ? Combien de ces travailleurs étaient-ils absents pour un motif légal ? Combien de ces travailleurs étaient-ils présents et quelle était leur répartition entre les différentes fonctions ?

04.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Op een normale werkdag leveren de personeelsleden van de NMBS ongeveer 24.000 prestaties. Voor de stakingsdag van 5 en 6 oktober zal de dagbezoldiging bij 8251 personeelsleden worden ingehouden. Er waren 9500 personeelsleden gewettigd afwezig en ongeveer 6300 personeelsleden aanwezig. De gemiddelde aanwezigheden per categorie ten opzichte van het normale effectief waren als volgt: 40 procent van het stationspersoneel, 70 procent van het treinpersoneel, 40 procent van het personeel van de werkplaatsen en 15 procent van het administratieve personeel.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw **Ulla Werbrouck** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het uitdelen van ontbijtpakketten door de NMBS" (nr. 8300)

05.01 **Ulla Werbrouck** (LDD): Op 31 oktober werd in de media aangekondigd dat de NMBS op 4, 5 en 6 november tussen 07.00 uur en 09.00 uur 2500 gratis ontbijtpakketten zou uitdelen in de stations Antwerpen-Centraal, Gent-Sint-Pieters, Hasselt, Luik, Charleroi-Zuid en Namen.

Wat is de kostprijs van de ontbijtpakketten en van de operatie als zodanig? Welke procedure uit de wet op de overheidsopdrachten werd hier gevolgd? Wie leverde de ontbijtpakketten en wie werden niet geselecteerd? Hoeveel reizigers komen er gemiddeld op die dagen tussen 07.00 uur en 09.00 uur in de betrokken stations? Op basis waarvan werden de stations uitgekozen? Wat is de meerwaarde voor de NMBS van die actie?

05.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De actie werd blijkbaar door heel wat gebruikers geapprecieerd. Het was een unieke contactgelegenheid tussen de gebruikers en de NMBS en paste tevens in onze hoffelijkheidscampagnes. Voorts was het ook een gelegenheid voor de NMBS om haar klanten te bedanken.

De kostprijs van de ontbijtpakketten bedroeg 38.525 euro, waarvan 13.952 euro aan externe uitgaven en 24.573 euro aan interne uitgaven. De verdeling gebeurde op vrijwillige basis door onder andere treinbegeleiderscoaches, instructeurs en bedienden.

04.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Les jours ouvrables normaux, les membres du personnel de la SNCB effectuent quelque 24.000 prestations quotidiennes. Pour les journées de grève des 5 et 6 octobre, 8.251 membres du personnel se verront retirer leur salaire journalier. 9.500 membres du personnel étaient absents pour un motif légal et environ 6.300 membres du personnel étaient présents. Les pourcentages moyens de présence par catégorie par rapport aux effectifs normaux étaient les suivants: 40 % du personnel de gare, 70 % du personnel des trains, 40 % du personnel des ateliers et 15 % du personnel administratif.

L'incident est clos.

05 Question de Mme **Ulla Werbrouck** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la distribution de sachets petit-déjeuner par la SNCB" (n° 8300)

05.01 **Ulla Werbrouck** (LDD): Le 31 octobre dernier, les médias ont annoncé que la SNCB distribuerait gratuitement 2.500 sachets petit-déjeuner les 4, 5 et 6 novembre entre 7 heures et 9 heures dans les gares d'Anvers-Central, de Gand-Saint-Pierre, de Hasselt, de Liège, de Charleroi-Sud et de Namur.

Quel est le coût de ces sachets petit-déjeuner et de l'opération dans son ensemble? Quelle procédure de la loi sur les marchés publics a été suivie en l'occurrence? Qui a livré les sachets petit-déjeuner et qui n'a pas été sélectionné? Combien de voyageurs fréquentent en moyenne les gares concernées au cours des journées en question entre 7 heures et 9 heures? Sur quelle base les gares ont-elles été choisies? Quelle est la plus-value de cette action pour la SNCB?

05.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): De nombreux voyageurs ont manifestement apprécié cette action. Il s'agissait d'une occasion unique de contact entre les voyageurs et la SNCB et elle s'inscrivait également dans le cadre de nos campagnes de courtoisie. Cette action a également permis à la SNCB de remercier ses clients.

Le coût des sachets petit-déjeuner s'élevait à 38.525 euros, dont 13.952 euros de dépenses externes et 24.573 euros de dépenses internes. La distribution a été effectuée sur une base volontaire, notamment par des coaches des accompagnateurs de trains, des instructeurs et des employés.

Er werden geen operationele treinbegeleiders ingezet voor het uitdelen van de pakketten.

In totaal presteerden 72 personeelsleden 360 werkuren voor de 6 stations, dit tijdens hun normale werkuren.

De wet op de overheidsopdrachten is op deze actie niet van toepassing, vermits alles intern werd gerealiseerd, op de croissants en de transparante plastic zakken na. Voor de bestelling en de aankoop van de croissants werd rechtstreeks contact opgenomen met de concessiehouder in de stations. Op het laatste nippertje dienden in een dag tijd 15.000 zakken te worden gevonden, waardoor er onvoldoende tijd was om de verschillende firma's te raadplegen en een beroep werd gedaan op een welbepaald aantal leveranciers.

In Antwerpen Centraal werden 2804 pakketten uitgedeeld, in Gent-Sint-Pieters 8370, in Hasselt 1597, in Luik 2731, in Charleroi-Zuid 2035 en in Namen 2985, of een totaal van 15.000 pakketten met een gemiddeld aantal van 2500 per station. In *Metro* van maandag 3 november werd melding gemaakt van een uitdeelactie "zolang de voorraad strekt". Per district werden een tot twee van de grootste stations geselecteerd met het oog op een nationale geografische spreiding. De actie werd elke dag in een Nederlandstalig en een Franstalig station georganiseerd.

Uit een studie uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau blijkt, dat het trein- en stationspersoneel het meest wordt gewaardeerd. Een dergelijke actie geldt als blijk van dank, maar komt tevens het imago van de spooronderneming ten goede.

05.03 Ulla Werbrouck (LDD): Ik betreur dat mijn provincie, West-Vlaanderen, nog niet aan bod is gekomen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de activiteit van Infrabel in hernieuwbare energieprojecten" (nr. 8532)

06.01 Ulla Werbrouck (LDD): Volgens *Belga* stapt de spoorbeheerder Infrabel in projecten voor hernieuwbare energie om zijn stroomfactuur te verlagen. Een eerste aanzet is een project van twintig windmolens langs de HSL Leuven-Luik waarbij wordt samengewerkt met zes gemeenten en met Electrabel.

Il n'a pas été fait appel aux accompagnateurs de trains en service pour la distribution des sachets.

Au total, 72 membres du personnel ont travaillé pendant 360 heures pour les 6 gares, aux heures de travail habituelles.

La loi relative aux marchés publics ne s'applique pas à cette action puisque tout a été réalisé en interne, à l'exception des croissants et des sachets en plastique. Pour la commande et l'achat des croissants, contact a été pris directement avec le concessionnaire présent dans les gares. Au dernier moment, il a fallu trouver 15.000 sachets en un jour et il n'était donc plus possible, faute de temps, de consulter les différentes entreprises ; c'est pourquoi il a été fait appel à un nombre précis de fournisseurs.

Au total, 2804 sachets ont été distribués à Anvers-Central, 8370 à Gand-Saint-Pierre, 1597 à Hasselt, 2731 à Liège, 2035 à Charleroi-Sud et 2985 à Namur, ce qui représente en tout 15.000 sachets et une moyenne de 2500 par gare. Dans le *Metro* du 3 novembre, il était fait mention d'une action de distribution « jusqu'à épuisement du stock ». La ou les deux plus grandes gares ont été retenues dans chaque district de manière à réaliser une répartition géographique nationale. L'action a été organisée chaque jour dans une gare flamande et dans une gare francophone.

Une enquête réalisée par un bureau d'étude indépendant a montré que le personnel des trains et des gares est le personnel le plus apprécié. Cette action était organisée en signe de remerciement, mais elle est aussi profitable à l'image de l'entreprise ferroviaire.

05.03 Ulla Werbrouck (LDD) : Je regrette qu'à ce jour, ma province, la Flandre occidentale, ait été oubliée.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Ulla Werbrouck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la participation d'Infrabel à des projets d'énergie renouvelable" (n° 8532)

06.01 Ulla Werbrouck (LDD) : D'après l'agence *Belga*, Infrabel participerait à des projets d'énergie renouvelable afin de réduire sa facture d'électricité. Elle commencerait par participer à un projet de vingt éoliennes en bordure de la ligne TGV Louvain-Liège, projet dans le cadre duquel elle coopérerait avec six communes et Electrabel.

Wat is de totale kostprijs van dit project en wat is het aandeel van Infrabel hierin? Om welke gemeenten gaat het? Hoe groot is het terugverdieneffect voor Infrabel? Kan dit een gunstig effect sorteren op de klantentarieven?

06.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Dit project bevindt zich momenteel in het stadium van de aanvraag van de bouwvergunningen. Er zijn zeven gemeenten bij betrokken: Hannuit, Hélécine, Lincent, Gingelom, Landen, Sint-Truiden en Orp-Jauche. De 29 windmolens worden geplaatst langsheen het HST-spoor tussen Leuven en Luik. De totale kostprijs is nog niet bekend.

Er wordt uitgegaan van een totale investeringskostprijs die schommelt tussen de 4,5 en 5,5 miljoen euro per windmolen. Infrabel draagt maximaal 10 procent van de kostprijs. Infrabel zal tweederde van de geproduceerde energie in het algemene elektriciteitsnet inbrengen, een derde gaat naar een aantal spoorlijnen. Infrabel zou hierdoor circa twintig euro op de gemiddelde aankoopprijs van een megawattuur uitsparen. Bovendien moeten er voor deze vorm van energie geen transportkosten worden betaald en zou een vermindering van de CO₂-uitstoot met 10 procent kunnen worden gerealiseerd.

Een lagere energiefactuur sorteert natuurlijk een gunstig effect op de kostenstructuur van de NMBS en zou na verloop van tijd eventueel positieve gevolgen kunnen hebben voor de klantentarieven.

Het incident is gesloten.

07 **Samengevoegde interpellatie en vraag van**
 - de heer Jan Mortelmans tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toelage van de Staat voor het vervullen van taken van openbare dienst van De Post" (nr. 196)
 - de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dotatie van De Post" (nr. 8364)

07.01 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Minister Van Quickenborne vindt de dotatie van 300 miljoen euro voor De Post te hoog voor het vervullen van de taken van openbare dienst. Hij wil laten onderzoeken of dit bedrag wel gerechtvaardigd is. Dit toont echter aan dat hij niet weet waarvoor het geld dient. Ook over de invulling van de notie 'universele dienstverlening' is er bij de minister van Ondernemen nogal wat onduidelijkheid.

Quel sera le coût total de ce projet et à combien s'élèvera la quote-part d'Infrabel? De quelles communes s'agit-il? Quel retour financier ce projet aura-t-il pour Infrabel? Pourrait-il produire un effet positif sur les tarifs appliqués aux clients?

06.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Ce projet en est actuellement au stade de la demande des permis de bâtir. Sept communes y sont associées: Hannut, Hélécine, Lincent, Gingelom, Landen, Saint-Trond et Orp-Jauche. Les vingt-neuf éoliennes concernées seront installées en bordure de la ligne TGV entre Louvain et Liège. Le coût total de l'opération n'est pas encore connu à ce stade.

S'agissant du coût total d'investissement, nous nous basons sur une estimation oscillant entre 4,5 et 5,5 millions d'euros par éolienne. Infrabel supportera au maximum 10 % de ce coût et apportera deux tiers de l'énergie ainsi produite au réseau électrique général, le tiers restant étant attribué à un certain nombre de lignes de chemins de fer. Cela devrait lui permettre d'économiser environ 20 euros sur le prix d'achat moyen d'un mégawattheure. De plus, cette forme d'énergie n'entraîne aucun frais de transport et devrait permettre de réduire de 10 % les émissions de CO₂.

La compression de la facture énergétique qui en résultera produira évidemment un effet positif sur la structure des charges de la SNCB et pourrait, après un certain temps, avoir un impact favorable sur les tarifs appliqués à ses clients.

L'incident est clos.

07 **Interpellation et question jointes de**
 - M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la subvention accordée par l'Etat à La Poste pour ses missions de service public" (n° 196)
 - M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la dotation de La Poste" (n° 8364)

07.01 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): M. Van Quickenborne estime que la dotation de 300 millions d'euros pour La Poste est trop élevée pour l'accomplissement des missions de service public. Il souhaite faire examiner si ce montant est justifié, ce qui prouve cependant qu'il ignore quelle est la destination des fonds. Le ministre pour l'Entreprise est également assez confus lorsqu'il s'agit de donner une définition de la notion de « service universel ».

Wat is de visie van minister Vervotte over een mogelijke aanpassing van de dotatie aan De Post? In haar beleidsnota heeft de minister het over 'de economische en sociale impact van de vrijmaking van de markt in het raam van de universele diensten'. Wat bedoelt ze daarmee? Is hieraan een bepaalde berekening gekoppeld?

07.02 Peter Luykx (N-VA): Werd over een mogelijke vermindering van de dotatie van 300 miljoen euro al gesproken op de Ministerraad? Acht de minister de huidige dotatie in overeenstemming met de regels van de Europese vrije markt, inzonderheid na de liberalisering van de postsector? Heeft de dotatie geen marktverstoring effect, onder meer bij opdrachten waarvoor ook op de privésector een beroep kan worden gedaan, bijvoorbeeld de krantenbedeling vóór 7.30 uur? Moet er voor dergelijke opdrachten eerst geen bevraging van de markt worden georganiseerd?

07.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Deze dotatie is voor De Post louter kostendekkend. Bij vergelijkingen met andere landen is voorzichtigheid geboden, want niet alle vergeleken situaties zijn identiek, omdat de opdrachten niet dezelfde zijn. In Zweden moet de postdienst twee openbare opdrachten vervullen: het uitreiken van blindenschriften en postbedeling aan huis voor personen met een handicap. In ons land worden deze opdrachten met een uiterst beperkte tussenkomst verzekerd. Hier krijgt De Post hiervoor 0,16 miljoen euro, in Zweden liefst vijf miljoen euro.

Het huidige beheerscontract loopt tot 23 september 2010. Het volgende contract moet worden goedgekeurd door de Ministerraad. Een afname van de openbare opdrachten kan vanzelfsprekend leiden tot een daling van de dotatie. Daarover moet nog worden gedebatteerd. Als ik de teneur van de opmerkingen in deze commissie hoor, is er een duidelijke voorkeur bij velen voor een stijging van het aantal openbare opdrachten. Ook ik hoop dat er een meerderheid wordt gevonden in de Ministerraad om naar meer opdrachten te gaan. Ik denk hierbij onder meer aan de sociale rol die De Post kan spelen.

De regering zorgt ervoor dat de opdrachten de Europese regelgeving niet doorkruisen. In ons land werd De Post door de overheid belast met het vervroegd uitreiken, zes dagen per week, van door De Post erkende dagbladen tegen een door de overheid vastgelegd tarief.

De Belgische Staat vindt dat men op die manier het

Quelle est la position de Mme Vervotte en ce qui concerne une éventuelle adaptation de la dotation de La Poste ? Dans sa note de politique générale, la ministre parle de l'incidence économique et sociale de la libéralisation du marché dans le cadre des services universels. Qu'entend-elle par là ? Un calcul déterminé y est-il lié ?

07.02 Peter Luykx (N-VA) : A-t-il déjà été question en Conseil des ministres d'une possible réduction de la dotation de 300 millions d'euros ? La dotation actuelle est-elle conforme, selon la ministre, aux règles du marché libre européen, notamment après la libéralisation du secteur postal ? La dotation ne produit-elle pas un effet perturbateur du marché, entre autres pour les missions pour lesquelles on peut aussi faire appel au secteur privé, comme la distribution des journaux avant 7 h 30, par exemple ? Ne convient-il pas, pour ces tâches, de procéder d'abord à une consultation du marché ?

07.03 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Cette dotation suffit à peine à couvrir les coûts de La Poste. La prudence est de mise en cas de comparaison avec d'autres pays car toutes les situations comparées ne sont pas identiques, parce que les missions diffèrent. En Suède, le service postal doit remplir deux missions publiques : la distribution de cécogrammes et la distribution du courrier au domicile des personnes souffrant d'un handicap. Dans notre pays, ces missions sont assurées de façon particulièrement limitée. À cet effet, La Poste perçoit 0,16 million, tandis que la Suède perçoit pas moins de cinq millions d'euros.

Le contrat de gestion actuel court jusqu'au 23 septembre 2010. Le prochain contrat doit être approuvé par le Conseil des ministres. Une réduction des missions publiques peut bien entendu entraîner une diminution de la dotation. Cette question doit encore être débattue. Lorsque j'entends la teneur des observations formulées au sein de cette commission, je constate une préférence marquée pour une extension du nombre de missions publiques. J'espère moi aussi qu'une majorité sera trouvée au Conseil des ministres en faveur d'un élargissement des missions. À cet égard, je songe notamment au rôle social que peut jouer La Poste.

Le gouvernement veille à ce que les missions ne soient pas contraires à la réglementation européenne. Dans notre pays, La Poste a été chargée par l'État de la distribution matinale, six jours sur sept, des quotidiens reconnus par La Poste à un tarif fixé par l'État.

L'État belge considère que c'est la meilleure

best de bedeling van de geschreven pers aan de gehele bevolking kan garanderen. Zo wordt ook gewaakt over de gelijke toegang tot informatie. Die doelstellingen kunnen niet worden bereikt zonder de interventie van De Post, want enkel dat bedrijf beschikt over een netwerk en infrastructuur waardoor deze dienst over het hele Belgische grondgebied kan worden geleverd.

Het huidige beheerscontract loopt tot september 2010. De herziening ervan is niet noodzakelijk aan het dossier van de liberalisering van de postsector verbonden, tenzij in dit dossier blijkt dat bijkomende maatregelen in de beheersovereenkomst zouden moeten worden ingeschreven. De openbare opdracht die de overheid aan De Post heeft toevertrouwd, staat los van het liberaliseringsproces. Als er echter een beweging naar meer dienstverlening ontstaat, is het uiteraard noodzakelijk dat wij de beheersovereenkomst in die zin aanpassen.

07.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De minister is genuanceerder dan haar collega. We moeten inderdaad discussiëren op basis van correcte cijfers en informatie die men kan vergelijken. Het is de vraag of minister Van Quickenborne zijn verklaringen bewust aflegt, dan wel of hij niet precies weet waar de klepel hangt in deze discussie. Wij blijven de zaak alleszins van dichtbij opvolgen.

Ik dien een motie van aanbeveling in om zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen over de overheidsdotatie en om de onafhankelijke berekening te ontvangen van de kostprijs van de universele dienstverlening en de ruime economische en sociale impact van de vrijmaking van de markt. Zijn daar al cijfers van?

07.05 Peter Luykx (N-VA): Wellicht heeft minister Van Quickenborne te snel een vergelijking gemaakt met Zweden, een vergelijking die misschien niet opgaat. Ik vraag me wel af of er binnen de regering niet overlegd wordt als een collega dergelijke uitspraken doet in de pers. Minister Vervotte is genuanceerd en zij wil het debat voeren. Het debat moet in elk geval gevoerd worden in de context van de marktvereisten die op Europees niveau zullen gelden.

07.06 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De dotatie van 300 miljoen euro is transparant en openbaar. Het gaat in hoofdzaak om de subsidie van 224 miljoen euro voor de uitreiking van dagbladen en tijdschriften, een van de belangrijkste dienstverleningen van de openbare sector. Men

manière de garantir la distribution des médias imprimés à l'ensemble de la population. Ce faisant, on veille aussi à l'égalité d'accès à l'information. Ces objectifs ne peuvent pas être atteints sans l'intervention de La Poste, la seule entreprise qui possède un réseau et une infrastructure permettant d'assurer ce service sur l'ensemble du territoire du pays.

L'actuel contrat de gestion court jusqu'au 10 septembre 2010. Sa révision n'est pas forcément liée au dossier de la libéralisation du secteur postal, sauf s'il apparaissait dans ce dossier que des mesures complémentaires devraient être inscrites dans le contrat de gestion. La mission publique que l'État a confiée à La Poste est indépendante du processus de libéralisation. Si toutefois la situation évoluait vers une fourniture de services plus étoffée, il serait évidemment nécessaire d'adapter le contrat de gestion dans ce sens.

07.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : La ministre est plus nuancée que son collègue. Nous devons en effet discuter sur la base de chiffres exacts et d'informations comparables. La question se pose de savoir si M. Van Quickenborne fait ses déclarations en connaissance de cause. Nous continuerons en tout cas à suivre ce dossier de près.

Je déposerai une motion de recommandation visant à faire, dans les meilleurs délais, la clarté sur la dotation de l'État et à obtenir le calcul d'une part du coût du service universel et d'autre part de l'incidence économique et sociale de la libéralisation du marché. Des chiffres sont-ils déjà disponibles en la matière ?

07.05 Peter Luykx (N-VA) : M. Van Quickenborne a vraisemblablement été trop vite en besogne en faisant une comparaison avec la Suède, une comparaison qui ne tient peut-être pas la route. Je me demande en revanche si le gouvernement se concerte lorsqu'un collègue fait de telles déclarations dans la presse. Mme Vervotte adopte une position nuancée et souhaite mener le débat. Celui-ci devra en tout cas être organisé dans le contexte des exigences du marché qui seront en vigueur au niveau européen.

07.06 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : La dotation de 300 millions d'euros est transparente et publique. Il s'agit principalement d'un subside de 224 millions d'euros pour la distribution des quotidiens et des magazines, qui constitue un des services les plus importants du secteur public. On

zorgt ervoor dat kranten en tijdschriften op tijd bij de mensen geraken, waardoor er een gelijke informatieverstrekking is aan de mensen in het hele land.

De rest van de dotatie is bestemd voor de uitbetaling van pensioenen aan huis, de subsidie voor uitreiking van verkiezingsdrukwerk en de financiële taken. Over de subsidie voor uitreiking van verkiezingsdrukwerk kan zeker gedebatteerd worden. Er is evenwel geen discussie over de transparantie. Ik ben er steeds voorstander van geweest om het debat over onder meer de kostprijs ten gronde te voeren op basis van objectieve gegevens. De informatie over de kostprijsberekening wordt verwacht tegen december. Dan kunnen we glashelder laten zien wat de keuzes zijn en wat de consequenties van die keuzes zijn.

07.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): We hebben die cijfers nog niet. Het kan dus geen kwaad om het nog eens te vragen in de plenaire vergadering.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Jan Mortelmans
en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,
vraagt de regering
- zo spoedig mogelijk duidelijkheid te geven omtrent de overheidsdotatie voor het vervullen van taken van openbare dienst;
- zo spoedig mogelijk duidelijkheid te geven omtrent de berekening van de huidige kostprijs van de universele dienst en de ruime economische en sociale impact van de vrijmaking van de markt."

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

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

08 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aansluiting op het spoorwegnet van de steengroeve van Gralex in Lustin" (nr. 8453)

veille à ce que les journaux soient livrés à temps aux citoyens, afin que ceux-ci soient informés en même temps sur l'ensemble du territoire.

Le reste de la dotation est destiné au versement des pensions à domicile, au subside pour la distribution d'imprimés électoraux et aux tâches financières. L'octroi d'un subside pour la distribution des imprimés électoraux pourrait très certainement faire l'objet d'un débat, mais il n'y a aucun problème au niveau de la transparence. J'ai toujours préconisé de mener, notamment sur le coût, un débat de fond sur la base de données objectives. Les informations relatives au calcul du coût sont attendues pour décembre. Nous pourrions alors montrer très clairement quels sont les choix et quelles sont les conséquences de ces choix.

07.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Nous ne disposons pas encore de ces chiffres. Les redemander en séance plénière ne peut donc faire de tort.

Motions

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

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde 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 faire dans les meilleurs délais la clarté sur la dotation publique pour l'accomplissement de missions de service public;
- de faire dans les meilleurs délais la clarté sur le calcul du coût actuel du service universel et la large incidence économique et sociale de la libéralisation du marché."

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. La discussion est close.

08 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le raccordement au réseau ferroviaire de la carrière Gralex à Lustin" (n° 8453)

08.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Naar aanleiding van onze gedachtewisseling van 3 november jongstleden over de spoorwegaansluiting van de groeve van de firma Gralex te Lustin (zie *Beknopt Verslag* COM 350, blz. 11 en 12) toonde u zich kennelijk bereid om alternatieven te zoeken voor de afschaffing van het laadperron, waar de treinen voor die firma geladen worden. Bovendien zou de Autonome Haven van Namen een laadkade voor schepen willen aanleggen, die ook door Gralex zou kunnen gebruikt worden.

Welke werken zouden er moeten worden uitgevoerd en hoeveel zouden ze kosten, indien de huidige aansluiting behouden zou blijven? Wie zou dit anders financieren? Zou men kunnen volstaan met een modernisering van het perron?

Moeten er, gelet op de geplande aanleg van een laadkade voor schepen, waarvan ook Gralex gebruik zal kunnen maken, in afwachting geen tijdelijke maatregelen getroffen worden om het bestaande laadperron van Gralex te behouden? Of moet er een andere oplossing gezocht worden in het licht van de sociale, economische en milieu-impact van die ingrepen?

08.02 Minister Inge Vervotte (*Frans*): Het is de bedoeling om de veiligheid van de gebruikers te waarborgen.

In samenwerking met het *Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET)* heeft Gralex een vergunning verkregen tot wijziging van het tracé van Rijksweg 947 naast het productiecentrum van Lustin. Naar aanleiding daarvan overwoog het bedrijf een wijziging van het huidige treinaansluitingstracé.

Samen met Infrabel werden de volgende parameters onderzocht: aanleg van een nieuwe aansluiting voor de richting Namen (in plaats van Yvoir) zodat langere treinen binnen kunnen; het prijsbeleid van B-Cargo; de evolutie van de behoefte aan aggregaten voor de diensten van de Directie Infrastructuur van Infrabel; en de aanleg van een opslagbasis in het station van Ronet.

De manager Logistiek van Gralex heeft het belang van de nodige investeringen onderzocht voor de bouw van een nieuwe aansluiting in Lustin; hij heeft geen definitieve bevredigende oplossing gevonden.

In haar brief aan Infrabel van 13 juni jongstleden heeft de Directie van Gralex hun erop gewezen dat ze de huidige aansluiting begin 2009 wil opgeven, dan beginnen de werken voor de herinrichting van

08.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Suite à notre discussion de ce 3 novembre concernant le raccordement ferroviaire de la carrière Gralex à Lustin (voir *Compte rendu analytique* COM 350, p. 11 & 12), vous sembliez intéressée par la recherche d'alternatives à la suppression du quai de chargement ferroviaire utilisé par cette entreprise. De plus, le port autonome de Namur aimerait construire un quai de chargement fluvial dont pourrait se servir Gralex.

Si le raccordement actuel est maintenu, quels seraient les travaux à effectuer et à combien s'élèveraient-ils? Sinon, qui les financerait? Pourrait-on se limiter à une simple rénovation?

Étant donné que la construction d'un raccordement fluvial est prévue, ne devrait-on pas trouver des solutions temporaires pour maintenir l'actuel quai de chargement ferroviaire de Gralex ou devrait-on plutôt trouver une autre solution si l'on tient compte de l'impact environnemental, social ou économique de celles-ci?

08.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): L'objectif est la sécurisation des utilisateurs.

En collaboration avec le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET), Gralex a obtenu un permis visant la modification du tracé de la Route Nationale 947 en bordure du centre de production de Lustin, et cela a amené la firme à envisager une modification du tracé du raccordement ferroviaire actuel.

En collaboration avec Infrabel, les paramètres suivants ont été examinés: création d'un nouveau raccordement orienté vers Namur (au lieu d'Yvoir) afin de permettre la réception de trains plus longs; la politique tarifaire de B-Cargo; l'évolution des besoins en granulats pour les services de la Direction Infrastructuur d'Infrabel; et la création d'une base de stockage en gare de Ronet.

Le Manager Logistique de Gralex a examiné l'importance des investissements à consentir pour la construction d'un nouveau raccordement à Lustin; il n'a pas trouvé de solution définitive satisfaisante.

Le 13 juin dernier, dans sa lettre à Infrabel, la Direction de Gralex a leur signalé qu'elle désirait abandonner le raccordement actuel à partir du début de 2009, qui est la date de début des travaux

Rijksweg 947.

Om de financiële kosten voor beide partijen te beperken, werd in gemeenschappelijk akkoord beslist de nieuwe aansluiting niet door te voeren en tegelijk de mogelijkheid open te laten ze in de toekomst richting Namen te realiseren.

08.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Drie entiteiten zijn bij de zaak betrokken : Infrabel, Gralex en het MET.

Gelet op de impact voor economie en milieu, zou het nuttig zijn een oplossing te vinden. Het zou immers niet logisch zijn aggregaten per vrachtwagen te vervoeren terwijl dat nu met de trein gebeurt.

Het zou ook goed zijn de alternatieven voor de wijziging van het tracé van de weg in kwestie met het MET te bespreken.

Ten slotte dient men ook de firma Gralex te polsen naar haar industriële keuzes, en naar de investeringen die het bedrijf wil doen om het vervoer et de trein te behouden.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het akkoord tussen de NMBS en de Franse Gemeenschap over de schoolabonnementen" (nr. 8454)

09.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): De Franse Gemeenschap stelt een korting van 50 procent in het vooruitzicht op de NMBS-schooltreinkaart voor 12- tot 18-jarigen. Bevestigt u die informatie? Komt er een terugbetaling voor schoolgaande kinderen met een jaartreinkaart die geldig is tot juni? Welke voorwaarden zullen er gelden? Welk bedrag zal er door de Franse Gemeenschap worden betaald? Zal dat bedrag de volledige NMBS-korting dekken? Wordt er werk gemaakt van soortgelijke akkoorden met het Vlaamse Gewest en voor studenten boven de 18 jaar?

Is men studenten met een gecombineerde NMBS- en TEC-kaart specifiek tegemoetgekomen om de tariefverhoging na 1 december 2007 te compenseren? Wordt er tot slot ook aan gedacht de schooltreinkaart tijdens het schooljaar in het weekend te laten gelden als vrijkaart op het volledige NMBS-net?

d'aménagement de la Route Nationale 947.

En vue de limiter les coûts financiers pour les deux parties, il a été décidé d'un commun accord de ne pas réaliser le nouveau raccordement tout en laissant ouverte la possibilité de le réaliser à l'avenir côté Namur.

08.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Trois entités sont concernées dans ce cas : Infrabel, Gralex ainsi que le ministère wallon de l'Équipement et des Transports.

Pour l'impact économique et environnemental, il serait utile de trouver une solution. Il serait en effet illogique de transporter ces granulats par camion alors qu'ils le sont actuellement par train.

De plus, il serait bon d'interroger le MET concernant les alternatives à la modification du tracé de la route concernée.

Enfin, il faudrait également questionner la firme Gralex par rapport à ses choix industriels, y compris les investissements qu'elle accepterait de faire pour maintenir le transport par train.

L'incident est clos.

09 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accord entre la SNCB et la Communauté française relatif aux abonnements scolaires" (n° 8454)

09.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): La Communauté française a annoncé une réduction de 50 % de l'abonnement SNCB pour les étudiants de 12 à 18 ans. Confirmez-vous cette information ? Un remboursement est-il prévu pour les étudiants qui disposent d'un abonnement annuel valide jusqu'en juin ? Dans quelles conditions ? Quel montant sera payé par la Communauté française ? Couvre-t-il à 100 % l'avantage octroyé par la SNCB ? Un accord semblable est-il prévu avec la Région flamande et pour les étudiants de plus de 18 ans ?

Des réponses spécifiques ont-elles été apportées pour les étudiants détenteurs d'une carte combinée train et bus du TEC, pour compenser l'augmentation tarifaire intervenue après le 1^{er} décembre 2007 ? Enfin, est-il prévu de transformer l'abonnement étudiant SNCB en libre-parcours sur le réseau SNCB pour le week-end pendant l'année scolaire ?

09.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Er wordt onderhandeld met het kabinet van minister Dupont over een korting op de NMBS-schooltreinkaarten en op de schooltreinkaarten gecombineerd met een TEC- of MIBV-forfait, voor scholieren en studenten tot 25 jaar.

Het is echter niet de bedoeling de tariefverhoging na 1 december 2007 ingevolge het tariefbeleid van de TEC te compenseren noch de schooltreinkaarten tijdens het weekend als vrijkaart op het hele spoorwegnet te laten gelden.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen van de NMBS met betrekking tot de stopplaats in Florée" (nr. 8455)

10.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Met het opdoeken van de stopplaats Florée op lijn 162 zou nog maar eens een negatief signaal gegeven worden wat het gebruik van de trein en de dienstverlening aan het publiek betreft.

Welke investeringen werden er de afgelopen tien jaar in Florée gedaan om het comfort en de aantrekkelijkheid van de stopplaats te verhogen? Welke plannen heeft de NMBS met Florée? Welke garanties biedt u de reizigers voor het behoud van deze stopplaats?

10.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Voor de moderniseringswerken die nu uitgevoerd worden op lijn 162 Namen-Luxemburg, moet deze stopplaats, met achttien reizigers per dag in 2007, afgebroken worden. De heraanleg zou meer dan zes miljoen euro kosten. Gelet op het geringe potentieel van Florée en de nabijheid van Natoye en Assesse heeft de NMBS voorgesteld om deze stopplaats op te heffen. Het Raadgevend Comité van de Gebruikers toonde begrip in zijn advies. De vervoersmaatschappij TEC werd ook geraadpleegd, maar is niet bereid haar vervoersaanbod aan te passen.

De regering heeft echter een ongunstig advies uitgebracht en een oplossing geëist opdat de inwoners van Florée zich met de bus naar een ander station zouden kunnen begeven.

10.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik dank u voor dit ongunstige advies.

Er zou een oplossing kunnen worden gevonden in

09.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Les négociations sont en cours avec le cabinet du ministre Dupont en vue d'une réduction sur les cartes trains scolaires SNCB et sur les cartes trains scolaires combinées intégrant un forfait TEC ou STIB pour les écoliers et étudiants jusqu'à 25 ans.

En revanche, il n'est pas prévu de compenser l'augmentation tarifaire intervenue après le 1^{er} décembre 2007 en raison de la politique tarifaire du TEC ni de transformer pendant le week-end les abonnements étudiants en libre parcours sur le réseau.

L'incident est clos.

10 Question de M. **Georges Gilkinet** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les projets de la SNCB concernant le point d'arrêt de Florée" (n° 8455)

10.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): La suppression du point d'arrêt de Florée, sur la ligne 162, serait un nouveau signal négatif par rapport à l'usage du train et une nouvelle remise en cause du service au public.

Quels investissements ont été réalisés à Florée ces dix dernières années pour améliorer le confort et l'attractivité du point d'arrêt? Quelles sont les intentions de la SNCB à Florée? Quelles garanties donnez-vous aux usagers quant au maintien de ce point d'arrêt?

10.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Les travaux de modernisation en cours sur la ligne 162 Namur-Luxembourg nécessitent la démolition de ce point d'arrêt, qui a accueilli en 2007 dix-huit voyageurs par jour. Sa reconstruction coûterait plus de six millions d'euros. Vu le faible potentiel de Florée et la proximité de Natoye et d'Assesse, la SNCB a proposé la suppression du point d'arrêt. Le Comité consultatif des usagers a rendu un avis plutôt compréhensif. Le TEC, consulté également, n'est pas prêt à modifier son offre de transport.

Le gouvernement a cependant rendu un avis défavorable et il a exigé qu'une solution soit trouvée pour que les habitants de Florée puissent rejoindre en bus une autre gare.

10.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Je vous remercie pour cet avis défavorable.

Une solution pourrait être trouvée avec les autorités

samenspraak met de gemeentebesturen. Ik ben het er met u over eens dat de reizigers een alternatief moet worden aangeboden.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het groeibeleid van Infrabel voor B-Cargo" (nr. 8533)

11.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Tussen 2005 en 2007 is de omzet van de NMBS voor het goederenvervoer gestegen van 333,6 miljoen tot 398,1 miljoen euro. Aangezien over dezelfde periode de tonnage lichtjes gedaald is, mag men besluiten dat de marginale transportkosten gestegen zijn.

Vanwaar die dalende trend in het aantal ton goederen dat door B-Cargo vervoerd wordt? Hoe valt de stijging van de omzet te verklaren? Wat is de gemiddelde tonnage per Infrabelklant? Welke commerciële en industriële initiatieven werden er genomen om die daling van het volume tegen te gaan en nieuwe klanten aan te lokken? Welke doelstellingen, uitgedrukt in volume, streeft B-Cargo na?

11.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Infrabel doet een beroep op B-Cargo voor het vervoer van haar eigen materiaal. De onderneming heeft geen andere klanten dan de spoorwegoperatoren, en het is niet haar taak om klanten ten behoeve van een of andere operator aan te trekken.

De vrijmaking van de markt van het goederentransport is niet zonder gevolgen gebleven voor B-Cargo.

De schommeling in de vervoerde volumes wordt ook gedeeltelijk verklaard door industriële gebeurtenissen zoals de tijdelijke stillegging van de hoogoven van Marcinelle.

De omzet van B-Cargo is lichtjes gestegen dankzij de commerciële autonomie van die structuur in het kader van de liberalisering en dankzij de indexering van de tarieven. Ondanks de sterke druk op de prijzen, is het de bedoeling van B-Cargo de hoofdmoot van het vervoerde volume te behouden.

11.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Stijgt het totaal volume dat de zes nieuwe operatoren en B-Cargo met de trein vervoeren? Dat moet, net zoals de stijging van de omzet van B-Cargo een doelstelling zijn om aldus de druk te verminderen op de andere entiteiten, zoals de Staat en de reizigers,

communales. Je partage votre point de vue selon lequel une offre alternative doit être proposée aux voyageurs.

L'incident est clos.

11 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique d'Infrabel relative au développement de B-Cargo" (n° 8533)

11.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Entre 2005 et 2007, le chiffre d'affaires de la SNCB pour le transport de marchandises est passé de 333,6 à 398,1 millions d'euros. Sur la même période, le tonnage a légèrement diminué, ce qui témoigne d'une hausse du prix marginal du transport.

Quelle est la raison de cette diminution du nombre de tonnes transportées par B-Cargo? Comment s'explique la progression du chiffre d'affaires? Quel est le tonnage moyen par client d'Infrabel? Quelles initiatives commerciales et industrielles ont été prises pour contrer cette diminution du tonnage et attirer de nouveaux clients? Quels sont les objectifs de B-Cargo en termes de volumes?

11.02 Inge Vervotte, ministre (en français): Infrabel fait appel à B-Cargo pour le transport de ses approvisionnements propres. Elle n'a pas d'autres clients que les opérateurs ferroviaires et n'a pas pour vocation d'attirer de la clientèle au profit d'un opérateur.

B-Cargo a subi les conséquences de la libéralisation du marché du transport de marchandises.

La fluctuation dans les volumes transportés s'explique aussi en partie par des événements industriels comme l'arrêt temporaire du haut-fourneau de Marcinelle.

Le chiffre d'affaires de B-Cargo a légèrement progressé grâce à l'autonomie commerciale de cette structure dans le cadre de la libéralisation et grâce à l'indexation des tarifs. Malgré une forte pression sur les prix, l'objectif de B-Cargo est de conserver l'essentiel des volumes transportés.

11.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Le volume global transporté par train par les six nouveaux opérateurs et B-Cargo augmente-t-il? Cela doit être un objectif, tout comme doit l'être l'augmentation du chiffre d'affaires de B-Cargo afin de diminuer la pression sur les autres entités qui

die middelen inbrengen bij de NMBS.

apportent des moyens à la SNCB, qu'il s'agisse des voyageurs ou de l'État.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het contract tussen Infrabel en de steengroeves in Yvoir" (nr. 8534)

12 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le contrat entre Infrabel et les carrières d'Yvoir" (n° 8534)

12.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Het contract tussen Infrabel en de steengroeven van Yvoir zou aan het einde van dit jaar aflopen. Voortaan zullen de grondstoffen uit deze steengroeven over de weg vervoerd worden.

12.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): La relation contractuelle entre Infrabel et les carrières d'Yvoir devrait cesser à la fin de cette année. Désormais, les matières premières issues de ces carrières seront transportées par la route.

Welk volume vervoerde Infrabel de afgelopen vijf jaar jaarlijks vanuit de steengroeven van Yvoir? Bevestigt u dat het contract binnenkort afloopt? Zo ja, waarom? Welk tijdpad werd er vastgelegd? Wat zijn, meer algemeen, de plannen van Infrabel inzake de handelsrelatie met de steengroeven van Yvoir?

Quel volume annuel a été transporté par Infrabel au départ des carrières d'Yvoir ces cinq dernières années? Confirmez-vous la fin prochaine du contrat? Dans l'affirmative, pour quelles raisons? Quel est le calendrier? D'une façon plus générale, quelles sont les perspectives d'Infrabel par rapport à cette relation commerciale avec les carrières d'Yvoir?

12.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Het aantal ton dat de afgelopen vijf jaar door de twee steengroeven geleverd werd voor vervoer door Infrabel staat, uitgesplitst per transportwijze, in een tabel die ik u zal bezorgen.

12.02 Inge Vervotte, ministre (en français): Le tonnage livré par les deux carrières ces cinq dernières années pour Infrabel suivant le mode de transport figure dans un tableau que je vais vous transmettre.

De verzending over de weg of het water gebeurt op aanvraag van Infrabel naargelang van de werf.

Les expéditions par camion ou par voie navigable sont exécutées à la demande d'Infrabel en fonction des chantiers.

Infrabel is niet van plan een einde te maken aan het bevoorradingscontract via het spoor van Lustin of Yvoir. Het is de operator New B-Cargo en niet Infrabel die ervoor zorgt dat Lustin en Yvoir dagelijks worden bediend. Gelet op de hoge kosten, heeft B-Cargo de tarieven opgetrokken.

Il n'entre pas dans les intentions d'Infrabel de mettre fin au contrat d'approvisionnement par rails de Lustin ou d'Yvoir. C'est l'opérateur New B-Cargo et non Infrabel qui assure la desserte quotidienne de Lustin et d'Yvoir. Au vu des coûts, B-cargo a augmenté ses tarifs.

Aangezien de bestellingen van aggregaten gebaseerd waren op de parameters prijs/product en prijs/vervoer, zouden de steengroeven van Lustin en Yvoir dus minder concurrentieel kunnen zijn dan andere beter gelegen sites. Het is onmogelijk een tijdpad op te stellen voor het einde van het vervoer via het spoor vanuit de sites Yvoir en Lustin. De aangeleverde hoeveelheden hangen immers af van de loten die Lustin of Yvoir jaarlijks binnenhalen in de jaarlijkse raamcontracten voor de aankoop van aggregaten door Infrabel en de jaarlijks door B-Cargo vastgelegde tarieven.

Les commandes en granulats étant basées sur le couple prix/produit plus prix/transport, les carrières de Lustin et Yvoir risquent donc d'être moins concurrentielles par rapport à d'autres sites mieux situés. Il est impossible de fixer un calendrier de fin de transport par rails au départ des sites d'Yvoir et Lustin, les quantités fournies dépendant des lots remportés annuellement par Lustin ou Yvoir dans les marchés contrats-cadres annuels d'acquisition des granulats par Infrabel et des tarifs fixés annuellement par B-Cargo.

Om de kosten voor het treintransport van granulat te verminderen is Infrabel in 2008 de vrachttren per spoor beginnen rationaliseren.

Afin de réduire ses coûts de transport par rail de granulat, Infrabel a entamé en 2008 une rationalisation des expéditions par rail.

Infrabel heeft meermaals de beleidsmensen van Yvoir en Lustin ontmoet om aan die nieuwe eisen tegemoet te komen. Jammer genoeg maken de plaatselijke inrichtingen een verbetering van de huidige bediening onmogelijk. Als alternatief werd voorgesteld de trein te laden op de industriële site van het vormingsstation van Ronet, die over de weg en over het water bereikbaar is. Op die door Infrabel ingerichte site zijn tal van gemeenschappelijke activiteiten mogelijk: opslag, aanvoer vanuit de steengroeve, laden volgens het tempo van de werf en ritten met volledige, commerciële treinen naar andere Infrabel-klanten.

À diverses reprises, Infrabel a rencontré les responsables d'Yvoir et de Lustin pour satisfaire à ces nouvelles exigences. Malheureusement, les dispositions locales ne permettent pas d'améliorer les dessertes actuelles. Un chargement sur le site industriel de la gare de formation de Ronet, site accessible par route et par voie fluviale, a été proposé comme alternative. Ce site, établi aux frais d'Infrabel, offre de nombreuses possibilités communes : stockage, alimentation par la carrière, chargements suivant le rythme du chantier et expédition de trains complets commerciaux vers d'autres clients d'Infrabel.

12.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Zo te horen moet er een kwetsbaar industrieel, economisch en ecologisch evenwicht worden gevrijwaard. Ik hoop dat Infrabel, als economisch operator én klant van die groeves en transportonderneming voor de geproduceerde grondstoffen, oog heeft voor de gevolgen van zijn tarievenpolitiek en industriële keuzes. En ik hoop dus dat er voor de groeves van Lustin en Yvoir zowel uit een economisch als uit een milieuoogpunt een aanvaardbare oplossing uit de bus zal komen. Ik hoop dat u Infrabel mijn bezorgdheid zal kunnen overbrengen.

12.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): À vous entendre, on se trouve face à un équilibre industriel, économique et écologique fragile. J'espère qu'en tant qu'opérateur économique, à la fois client de ces carrières et transporteur de la matière première produite, Infrabel est attentif aux conséquences de ses choix tarifaires et industriels. Et donc, qu'on pourra trouver pour les carrières de Lustin et d'Yvoir une solution acceptable tant sur le plan environnemental qu'économique. J'espère que vous pourrez relayer ma préoccupation auprès d'Infrabel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de brand in een goederentrein te Houyet-Beauraing" (nr. 8535)

13 Question-de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'incendie d'un train de marchandises à Houyet-Beauraing" (n° 8535)

13.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Op 3 november jongstleden vatte een goederentrein op de lijn Athus-Meuse vuur. De plaats van brand, op het grondgebied van de gemeente Houyet, was erg moeilijk bereikbaar voor de brandweer, die zich een weg had moeten banen door het bos.

13.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Le 3 novembre dernier, un train de marchandises a pris feu sur la ligne Athus-Meuse. Cet incendie, situé sur le territoire de la commune de Houyet, était très peu accessible. Les pompiers ont dû y accéder à travers bois.

Nadat de brandweerlieden ter plekke waren, moesten zij wachten op het groene licht en de schriftelijke toestemming van de NMBS om de hoogspanningslijn buiten gebruik te stellen, terwijl die op de grond lag omdat ze door de brand gesmolten was. Volgens de commandant van de brandweer van Beauraing had men een treinstel meer kunnen vrijwaren indien men die toestemming sneller had gekregen.

Arrivés sur place, les pompiers ont dû attendre le feu vert et l'accord écrit de la SNCB pour la désactivation de la ligne à haute tension, alors que cette ligne électrique était sur le sol, ayant fondu à la suite de l'incendie. Selon le commandant des pompiers de Beauraing, on aurait pu sauver un wagon supplémentaire si l'autorisation était arrivée plus rapidement.

Is er al meer informatie beschikbaar over de oorzaken van die brand en over het totaal bedrag van de schade? Wat vindt u ervan dat het zo lang geduurd heeft alvorens de brandweer de schriftelijke toestemming van de NMBS heeft gekregen? Zal die procedure worden versoepeld

En sait-on plus sur les causes de cet incendie et le montant total des dommages causés ? Quelle est votre opinion sur la lenteur de la transmission de l'accord écrit de la SNCB aux services d'incendie ? Va-t-on assouplir et/ou accélérer cette procédure ? Une réunion de débriefing et d'évaluation a-t-elle eu

en/of versneld? Hebben er een debriefing en een evaluatievergadering plaatsgevonden met het oog op een verbetering van de interventieprocedures? Welke investeringskredieten worden er uitgetrokken voor het onderhoud en de modernisering van die belangrijke lijn?

13.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Het onderzoek naar aanleiding van de brand aan boord van een trein op lijn 166 tussen Houyet en Beauraing op 3 november jongstleden heeft de volgende voorlopige resultaten opgeleverd.

Om 14.55 uur bevond de brandweer van Beauraing zich op de plaats van de brand. Om 14.59 uur werd de stroom op lijn 166 afgesloten. Om 15.45 uur kwam de technisch deskundige uit Jemelle aan. Om 15.53 uur werd de spanning op de lijn uitgeschakeld en gingen de brandweermannen aan de slag.

De procedure die moet gevolgd worden in geval van brand vlak bij de bovenleiding, werd nageleefd. Infrabel heeft helemaal niet geweigerd om de stroom op de lijn uit te schakelen, zoals de brandweer gevraagd had, omdat daar zeggend een schriftelijke toestemming voor nodig zou zijn.

De procedure werd onmiddellijk na de melding van het incident opgestart, maar omdat het enige tijd vergde om het incident te lokaliseren (midden in de bossen, geen gsm-ontvangst), is de technisch deskundige met wat vertraging aangekomen.

De brandweer kon gedurende 58 minuten niet ingrijpen; van twee uur is geen sprake.

Er bestaat een specifieke procedure voor het uitschakelen van de stroom op de lijnen 165 en 166. Daardoor kan de brandweer, eens de stroom uitgeschakeld is op de twee lijnen, zelf de stroom aansluiten op de sporen.

Door die specifieke procedure hier toe te passen had men niet veel tijd kunnen winnen, want de brandweer beschikte slechts om 15.33 uur over een stroomafnemer; omdat die procedure ten minste tien minuten voorbereiding vraagt, werd beslist veeleer over te gaan tot een selectieve stroomuitschakeling.

Een vereenvoudiging van de procedure lijkt me niet geschikt, aangezien de veiligheid van allen gewaarborgd moet blijven.

De lijn Athus-Meuse werd volledig gemoderniseerd. Enkel een klein gedeelte tussen Dinant en Houyet

lieu pour d'améliorer les procédures d'intervention dans le futur ? Quels crédits d'investissement sont prévus pour l'entretien et la modernisation de cette ligne importante ?

13.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*) : Les premiers résultats de l'enquête après l'incendie d'un train le 3 novembre sur la ligne 166 entre Houyet et Beauraing sont les suivants.

A 14 h 55, le service incendie de Beauraing se trouve sur les lieux du sinistre. À 14 h 59, la tension est coupée sur la ligne 166. À 15 h 45, le technicien spécialisé venant de Jemelle arrive sur place. À 15 h 53, la ligne est mise hors-tension, et les pompiers commencent leur intervention.

La procédure appliquée en cas d'incendie à proximité des lignes de contact a été respectée. La requête des pompiers visant à couper l'électricité sur la ligne n'a jamais été refusée par Infrabel au motif que cette coupure nécessitait une autorisation écrite.

La procédure a débuté dès que l'événement a été connu, mais la localisation de l'incident (en pleins bois, pas de couverture GSM) a retardé l'arrivée du technicien.

Le laps de temps pendant lequel les pompiers n'ont pu agir est de 58 minutes et non de deux heures.

Une procédure spécifique de mise hors tension de la ligne existe sur les lignes 165 et 166. Elle permet aux pompiers de réaliser eux-mêmes, lorsque la tension a été supprimée sur les deux lignes, la mise au rail.

L'application de cette procédure spécifique n'aurait dans ce cas-ci pas permis de gagner beaucoup de temps car les pompiers, démunis de perche de mise à la terre, n'ont été en possession de celle-ci qu'à 15 h 33 ; l'application de cette procédure demandant au moins dix minutes de préparation, il a dès lors été décidé de procéder plutôt à une mise hors tension sélective.

Une simplification de la procédure ne me semble pas appropriée, puisque la sécurité de tous doit rester garantie.

La ligne Athus-Meuse a été complètement modernisée. Seule une petite partie entre Dinant et

moet nog van de nodige signalisatie worden voorzien, voor een bedrag van vijf miljoen euro, gespreid tot in 2012. Tevens moeten er nog enkele bosrijke zones worden gesaneerd. In 2009 en 2010 wordt er daarvoor een bedrag van zeven miljoen euro uitgetrokken.

13.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Door een samenloop van omstandigheden is er in dat gebied geen gsm-bereik. De brandweer heeft is dus enkel op de rookpluim kunnen afgaan om de brandhaard te lokaliseren.

Dat incident werd niet al te slecht aangepakt, maar vergde een debriefing om rekening te houden met de bijzondere geografische situatie ter plekke. Ik ben blij dat men verder in die belangrijke lijn blijft investeren.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.42 uur.

Houyet doit encore être équipée en signalisation pour un montant de cinq millions d'euros étalés jusqu'en 2012. Il reste également l'assainissement de quelques zones boisées. Un montant de sept millions d'euros est prévu en 2009 et 2010.

13.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Un concours de circonstances fait que cette zone ne dispose pas de couverture GSM ; les services d'incendie n'ont donc pu s'orienter que grâce à la fumée de l'incendie.

Cet incident n'a pas été trop mal géré mais nécessitait un débriefing pour tenir compte des particularités géographiques locales. Je me réjouis que les investissements se poursuivent sur cette ligne importante.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 42.