



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

15-12-2008

namiddag

lundi

15-12-2008

après-midi

INHOUD

- Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertragingen in het station van Doornik" (nr. 8391) 1
Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tekort aan wachthuisjes in het station van Hennuyères" (nr. 8392) 2
Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verhuis van de Hasseltse telecomdienst van de NMBS" (nr. 8768) 2
Sprekers: Hilde Vautmans, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de weigering van toegang tot een stilstaande trein" (nr. 8393) 4
Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de erkenning van de VSOA" (nr. 7789) 4
Sprekers: Francis Van den Eynde, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het bevoordelen van familieleden bij aanwervingen bij de NMBS" (nr. 8582) 5
Sprekers: Ulla Werbrouck, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken met betrekking tot het dossier van de IJzeren Rijn" (nr. 8591) 6
Sprekers: Jef Van den Bergh, Inge Vervotte,

SOMMAIRE

- Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards en gare de Tournai" (n° 8391) 1
Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques
- Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le manque d'abris en gare d'Hennuyères" (n° 8392) 2
Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques
- Question de Mme Hilde Vautmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déménagement du service des télécommunications de la SNCB établi à Hasselt" (n° 8768) 2
Orateurs: Hilde Vautmans, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques
- Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le refus d'embarquement dans les trains à l'arrêt" (n° 8393) 4
Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques
- Question de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la reconnaissance du SLFP" (n° 7789) 4
Orateurs: Francis Van den Eynde, 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 "le traitement de faveur accordé aux membres de la famille lors des recrutements à la SNCB" (n° 8582) 5
Orateurs: Ulla Werbrouck, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques
- Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'état d'avancement du dossier du Rhin de fer" (n° 8591) 6
Orateurs: Jef Van den Bergh, Inge Vervotte,

minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven		ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques	
Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aanwezigheid van een grote hoeveelheid spoorwegbiels te Doornik" (nr. 8650)	8	Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un important dépôt de billes de chemin de fer à Tournai" (n° 8650)	8
<i>Spreekers: Jean-Luc Crucke, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</i>		<i>Orateurs: Jean-Luc Crucke, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</i>	
Samengevoegde vragen van	9	Questions jointes de	9
- de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Georoute-project" (nr. 8651)	9	- M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet Géoroute" (n° 8651)	9
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een moratorium inzake het Plan Georoute 3" (nr. 8690)	9	- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un moratoire sur le Plan Géoroute 3" (n° 8690)	9
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de staking bij De Post om te protesteren tegen de start van Georoute 3" (nr. 9168)	9	- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le mouvement de grève à La Poste pour protester contre la mise en route de Géoroute 3" (n° 9168)	9
<i>Spreekers: Jean-Luc Crucke, Georges Gilkinet, Valérie De Bue, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</i>		<i>Orateurs: Jean-Luc Crucke, Georges Gilkinet, Valérie De Bue, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</i>	
Samengevoegde vragen van	14	Questions jointes de	14
- mevrouw Ulla Werbrouck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "hofleverancier NMBS" (nr. 8827)	14	- Mme Ulla Werbrouck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la SNCB, fournisseur de la Cour" (n° 8827)	14
- de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de NMBS als hofleverancier" (nr. 8839)	14	- M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la SNCB, fournisseur de la Cour" (n° 8839)	14
<i>Spreekers: Ulla Werbrouck, Francis Van den Eynde, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</i>		<i>Orateurs: Ulla Werbrouck, Francis Van den Eynde, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</i>	
Samengevoegde vragen van	15	Questions jointes de	15
- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de prijsstijging van de Go Pass en het seniorenbiljet" (nr. 8568)	15	- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les augmentations de prix du Go pass et du billet senior" (n° 8568)	15
- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de impact van de inflatie op de aangekondigde prijsstijgingen van De Post en de NMBS" (nr. 9013)	15	- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'incidence de l'inflation sur les hausses des prix annoncées par La Poste et la SNCB" (n° 9013)	15
<i>Spreekers: André Perpète, Peter Luykx, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</i>		<i>Orateurs: André Perpète, Peter Luykx, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</i>	
Samengevoegde vragen van	18	Questions jointes de	18

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het leegstaand station van Bosvoorde" (nr. 8772)	18	- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare désaffectée de Boitsfort" (n° 8772)	18
- mevrouw Zoé Genot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Bosvoorde" (nr. 9052) <i>Sprekers: David Geerts, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</i>	18	- Mme Zoé Genot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Boitsfort" (n° 9052) <i>Orateurs: David Geerts, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</i>	18
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de exprestrein Brussel-Maastricht" (nr. 8809) <i>Sprekers: David Geerts, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</i>	19	Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le train express Bruxelles-Maastricht" (n° 8809) <i>Orateurs: David Geerts, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</i>	19
Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertragingen op de lijn Schaarbeek-Moeskroen" (nr. 8913) <i>Sprekers: Jean-Luc Crucke, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</i>	20	Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards sur la ligne Schaarbeek-Mouscron" (n° 8913) <i>Orateurs: Jean-Luc Crucke, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</i>	20
Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de recente beschadigingen aan het station van Leuze-en-Hainaut" (nr. 8914) <i>Sprekers: Jean-Luc Crucke, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</i>	21	Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les récentes dégradations à la gare de Leuze-en-Hainaut" (n° 8914) <i>Orateurs: Jean-Luc Crucke, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</i>	21
Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aantal treinverbindingen tussen Kortrijk, Doornik en Rijsel" (nr. 8931) <i>Sprekers: Jean-Luc Crucke, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</i>	22	Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fréquence des trains entre Courtrai, Tournai et Lille" (n° 8931) <i>Orateurs: Jean-Luc Crucke, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</i>	22
Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het taalgebruik in de PostPunten" (nr. 8950) <i>Sprekers: Luk Van Biesen, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</i>	23	Question de M. Luk Van Biesen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'emploi des langues dans les Points Poste" (n° 8950) <i>Orateurs: Luk Van Biesen, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</i>	23
Vraag van de heer Jean-Marc Nollet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het postkantoor van Leernes" (nr. 8745) <i>Sprekers: Jean-Marc Nollet, voorzitter van de Ecolo-Groen!-fractie, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</i>	23	Question de M. Jean-Marc Nollet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture du bureau de poste de Leernes" (n° 8745) <i>Orateurs: Jean-Marc Nollet, président du groupe Ecolo-Groen!, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</i>	23

Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de heropening van de stopplaats Dave op de NMBS-lijn Namen-Dinant" (nr. 8909)	25	Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réouverture du point d'arrêt de Dave sur la ligne SNCB Namur-Dinant" (n° 8909)	25
<i>Sprekers: Georges Gilkinet, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</i>		<i>Orateurs: Georges Gilkinet, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</i>	
Samengevoegde vragen van	25	Questions jointes de	25
- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 8955)	26	- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 8955)	26
- mevrouw Katia della Faille de Leverghem aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de wijzigingen van het dienstrooster van de NMBS voor het station van Haacht" (nr. 8999)	26	- Mme Katia della Faille de Leverghem à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences de l'adaptation des horaires de la SNCB pour la gare de Haacht" (n° 8999)	26
- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 9012)	26	- Mme Valérie Déom à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 9012)	26
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling" (nr. 9046)	26	- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de train" (n° 9046)	26
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 9065)	26	- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 9065)	26
- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 9143)	26	- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 9143)	26
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 9176)	26	- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 9176)	26
- de heer Raf Terwingen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een aantal aanpassingen met betrekking tot de dienstregeling van de NMBS in Limburg en de voorziene investeringen door de NMBS" (nr. 9220)	26	- M. Raf Terwingen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une série d'adaptations de l'horaire de la SNCB dans le Limbourg et les investissements prévus par la SNCB" (n° 9220)	26
<i>Sprekers: David Geerts, Georges Gilkinet, Peter Luykx, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven</i>		<i>Orateurs: David Geerts, Georges Gilkinet, Peter Luykx, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques</i>	
Samengevoegde vragen van	30	Questions jointes de	30
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over	30	- M. Luk Van Biesen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le	30

"de veiligheidsdienst van de NMBS" (nr. 8975)

service de sécurité de la SNCB" (n° 8975)

- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "Securail" (nr. 8981)

- Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "Securail" (n° 8981)

Sprekers: **Luk Van Biesen, Kattrin Jadin, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Orateurs: **Luk Van Biesen, Kattrin Jadin, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Samengevoegde vragen van 32

Questions jointes de 32

- de heer Bruno Tuybens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nieuwe contract tussen Belgacom en haar CEO" (nr. 8901)

- M. Bruno Tuybens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nouveau contrat entre Belgacom et son CEO" (n° 8901)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "Belgacom: de voorwaarden van het contract van de heer Bellens" (nr. 8907)

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "Belgacom : les conditions du contrat de M. Bellens" (n° 8907)

Sprekers: **Bruno Tuybens, Georges Gilkinet, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, **David Geerts**

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 15 DECEMBER 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 15 DECEMBRE 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Jean-Jacques Flahaux.

01 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertragingen in het station van Doornik" (nr. 8391)**

01.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Tijdens de spits hebben de treinen tussen België en Frankrijk regelmatig vertraging, omdat reizigers – vaak studenten met bagage – zich een weg moeten banen door overvolle treinen.

U legde eerder al uit dat het niet altijd mogelijk is in de spitsuren voldoende rijtuigen in te zetten op de minder drukke lijnen en dat de rijtuigen worden toegewezen op grond van studies inzake het gebruik van de verschillende lijnen. Welke gegevens worden in overweging genomen voor de treinen op de lijnen Edingen-Rijsel en 's Gravenbrakel-Rijsel via Bergen? Is het mogelijk die criteria te herzien? Indien de treinen stipter zouden rijden en het aanbod zou worden verbeterd, zou het aantal reizigers op die lijnen wellicht toenemen.

01.02 **Minister Inge Vervotte** (*Frans*): De vertragingen op de lijn Doornik-Rijsel zijn niet te wijten aan het aantal passagiers maar aan de werken op de Waalse as die nog zullen duren tot eind 2012. Er werd een werkgroep opgericht om de problemen geval per geval op te lossen.

Voor de samenstelling van de treinen wordt uitgegaan van tellingen. De directie Reizigers

La réunion publique est ouverte à 14 h 19 sous la présidence de M. Jean-Jacques Flahaux.

01 **Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards en gare de Tournai" (n° 8391)**

01.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR) : Aux heures de pointe, les trains entre la Belgique et la France connaissent régulièrement des retards causés par des mouvements de voyageurs, souvent des étudiants avec des bagages, dans des trains bondés.

Vous m'avez expliqué qu'il n'était pas toujours possible de faire circuler un nombre suffisant de wagons en heure de pointe sur les lignes moins fréquentées et que les wagons sont répartis sur la base d'études de fréquentation. Quels sont les éléments pris en considération pour les trains Enghien-Lille et Braine-le-Comte-Lille via Mons ? Ces critères peuvent-ils être revus ? Sans le désagrément des retards et de l'offre insuffisante, il est probable que la fréquentation sur ces lignes augmenterait.

01.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*) : Les retards sur la ligne Tournai-Lille sont dus non à des mouvements de voyageurs mais à des travaux qui se poursuivront jusque fin 2012 sur la dorsale wallonne. Un groupe de travail est mis en place pour régler les problèmes au cas par cas.

La composition des trains est décidée sur la base de comptages. La Direction Voyageurs National n'a

Nationaal heeft geen weet van een overbezetting tussen Doornik en Luik.

Er bestaat geen verbinding 's Gravenbrakel-Rijsel via Bergen. Voor de reizigers die uit Edingen vertrekken is er ook een overstap om naar Rijsel te sporen. Ik voeg daaraan toe dat er sinds gisteren een bijkomende verbinding is voor het stuk Aat-Doornik waar wel een aansluiting met Rijsel mogelijk is.

01.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik kan mij alleen maar verheugen over uw antwoord. Ik weet dat de grensoverschrijdende verbindingen niet aan uw aandacht ontsnappen, of het nu Kortrijk-Rijsel, Moeskroen-Rijsel of Doornik-Rijsel is.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tekort aan wachthuisjes in het station van Hennuyères" (nr. 8392)

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Op 21 april deelde u naar aanleiding van mijn interpellatie mee dat de NMBS investeerde in de bouw en de renovatie van wachthuisjes op de perrons. De grootte van die wachthuisjes wordt bepaald door het maximale aantal reizigers tijdens de spits, zoals vastgesteld op grond van tellingen en prognoses.

Bij de stopplaats in Hennuyères, die tot een GEN-station zal worden omgevormd, zijn de wachthuisjes zeer klein en één ervan is door noodweer onbruikbaar geworden. Zal het beschadigde wachthuisje hersteld worden, en zullen er nieuwe wachthuisjes bijgebouwd worden? Zo niet, zou u de NMBS kunnen vragen om in voldoende wachthuisjes van behoorlijke kwaliteit te voorzien?

02.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Aangezien er per trein slechts een veertigtal reizigers opstapt in de stopplaats in Hennuyères, is een uitbreiding van het aantal wachthuisjes niet verantwoord. Wel zullen de wachthokjes in het raam van het GEN-project worden gemoderniseerd. Er werd evenwel nog geen aanvangsdatum voor die werkzaamheden vastgesteld.

02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Dat veertig reizigers geacht worden te schuilen in een wachthokje dat op drie personen is berekend, doet mij toch de wenkbrauwen fronsen.

Het incident is gesloten.

pas connaissance d'une suroccupation entre Tournai et Lille.

Il n'existe pas de relation Braine-le-Comte-Lille via Mons. Les voyageurs au départ d'Enghien ont eux aussi une correspondance pour rejoindre Lille. J'ajouterai que, depuis hier, une relation supplémentaire dessert le tronçon Ath-Tournai, où une correspondance pour Lille est possible.

01.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je ne peux que me réjouir de votre réponse. Je sais l'attention que vous portez aux connexions transfrontalières, qu'il s'agisse de Courtrai-Lille, Mouscron-Lille ou Tournai-Lille.

L'incident est clos.

02 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le manque d'abris en gare d'Hennuyères" (n° 8392)

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Le 21 avril, suite à une interpellation de ma part, vous annonciez que la SNCB investissait dans la construction et la réhabilitation d'abris sur les quais. La capacité de ces abris est fonction du nombre maximal de voyageurs recensés ou attendus dans l'avenir aux heures de pointe.

À Hennuyères, point d'arrêt qui doit devenir une gare RER, les abris, dont un est inutilisable suite à une intempérie, sont de taille très réduite. Est-il prévu de réhabiliter l'abri endommagé et d'en créer de nouveaux? À défaut, pourriez-vous demander à la SNCB de prévoir des abris en quantité et qualité appropriées?

02.02 Inge Vervotte, ministre (en français): La quarantaine de voyageurs par train au point d'arrêt d'Hennuyères ne justifie pas une extension des abris. Ces installations seront cependant modernisées dans le cadre du projet RER. La date des travaux n'est pas encore fixée.

02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): L'idée d'une quarantaine de voyageurs devant occuper un abri conçu pour trois personnes me laisse songeur.

L'incident est clos.

03 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verhuis van de Hasseltse telecomdienst van de NMBS" (nr. 8768)

03.01 Hilde Vautmans (Open Vld): Volgens krantenberichten zou de NMBS de dienst Telecom in Hasselt opdoeken. Men zou voortaan vanuit Leuven opereren om herstellingen te doen binnen Limburg. De dertien technici staan in voor de glasvezelverbindingen, telefooncentrales en het gsm-netwerk van het spoor in Limburg. Door het fileprobleem is de verplaatsing naar Leuven 's morgens nagenoeg onmogelijk. De betrokkenen vinden het vooral zinloos omdat ze na een oproep opnieuw in de andere richting moeten rijden. Bovendien is men in Leuven nog niet klaar met de bouw van een groter lokaal, terwijl er in Runkst een lokaal beschikbaar is.

Is de beslissing al formeel genomen? Waarom is het nodig om de dienst te verhuizen? Is er geen betere oplossing mogelijk?

03.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De beslissing werd inderdaad reeds genomen door de publicatie van het bericht 130 Holding-HR van 5 september. Dezelfde regels werden in alle andere subzones toegepast. Het project werd door de paritaire subcommissie van 3 september 2008 aanvaard en door de nationale paritaire commissie van september 2008 goedgekeurd.

Een meer gestandaardiseerde organisatie van de zones Holding-ICT was nodig om zich te kunnen aanpassen aan de snelle evolutie van de technologie. Er werd gekozen voor een indeling in vier technologiegroepen per subzone. Om de samenwerking tussen de ploegen vlot te laten verlopen, wordt het personeel van een subzone in dezelfde werkzetel gehuisvest. Deze nieuwe organisatie zal de efficiëntie ten goede komen en zal kostenbesparend werken.

Omdat het technische ICT-personeel van een subzone snel ter plaatste moet kunnen zijn bij een storing, mag de afstand tussen de werkzetel en de telecominstallaties niet groter zijn dan één uur per trein of via de weg. Omdat de meest kritische installaties in Leuven liggen, werd de werkzetel van de subzone in deze stad gevestigd. Voor een aantal personeelsleden betekent dat inderdaad een reistijdverlenging. Zij krijgen, zoals afgesproken met de erkende vakorganisaties, een financiële

03 Question de Mme Hilde Vautmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déménagement du service des télécommunications de la SNCB établi à Hasselt" (n° 8768)

03.01 Hilde Vautmans (Open Vld) : Selon des informations parues dans la presse, la SNCB supprimerait le service des télécommunications à Hasselt. Les opérations de réparation pour le Limbourg s'effectueraient désormais à partir de Louvain. Les treize techniciens concernés sont en charge des fibres optiques de liaison, des centraux téléphoniques et du réseau GSM du rail au Limbourg. Rejoindre Louvain le matin est quasiment impossible en raison du problème des embouteillages. Les personnes concernées estiment cette mesure avant tout insensée parce qu'après avoir répondu à un appel, elles doivent retourner en sens inverse. En outre, la construction d'un local plus spacieux à Louvain n'est pas encore achevée, alors qu'un local est disponible à Runkst.

La décision formelle a-t-elle déjà été prise ? Quelle est la nécessité d'un déménagement du service ? N'existe-t-il pas de solution plus appropriée ?

03.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : La décision a effectivement déjà été prise par la publication de l'avis 130 Holding HR du 5 septembre dernier. Des règles identiques ont été appliquées dans toutes les autres sous-zones. Le projet a été accepté par la sous-commission paritaire du 3 septembre 2008 et il a été adopté par la commission paritaire nationale de septembre 2008.

Une organisation plus standardisée des zones Holding-ICT était nécessaire pour pouvoir s'adapter à l'évolution rapide de la technologie. Il a été opté pour une répartition en quatre groupes technologiques par sous-zone. Afin de faciliter la collaboration entre les équipes, le personnel d'une sous-zone a été établi dans le même siège de travail. Cette nouvelle organisation améliorera l'efficacité et comprimera les coûts.

Étant donné que le personnel ICT d'une sous-zone doit pouvoir se rendre sur place avec célérité lors d'un incident, la distance entre le siège de travail et les installations de télécommunications ne peut excéder une heure en train ou en voiture. Les installations les plus critiques étant situées à Louvain, le siège de travail de la sous-zone a été établi dans cette ville, ce qui signifiera effectivement une augmentation du temps de voyage pour plusieurs membres du personnel. Ils bénéficieront,

tegemoetkoming.

comme convenu avec les syndicats agréés, d'une indemnité financière.

03.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Ik begrijp de redenering, maar ik denk dat men onderschat hoe vroeg deze mensen nu moeten opstaan om tijdig op hun werk te geraken.

03.03 Hilde Vautmans (Open Vld) : Je comprends l'argumentation mais je crois que vous ne vous rendez pas compte à quel point ces personnes doivent se lever tôt actuellement pour rejoindre leur lieu de travail en temps opportun.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de weigering van toegang tot een stilstaande trein" (nr. 8393)

04 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le refus d'embarquement dans les trains à l'arrêt" (n° 8393)

04.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Op 22 oktober 2008 was ik getuige van een op zijn minst vreemd voorval. Om 9.28 uur maakte een meisje aanstalten om op een stilstaande trein te stappen in Brussel-Zuid, maar de toegang werd haar ontzegd door een NMBS-beambte. De trein vertrok echter pas om 9.34 uur!

04.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Le 22 octobre 2008, j'ai été le spectateur d'une scène étrange. Un train marquait l'arrêt en gare de Bruxelles-Midi quand une jeune fille s'est présentée à 9 h 28 pour y monter. Un agent de la SNCB le lui a interdit. Or le train a démarré à 9 h 34 !

Waarom mocht dat meisje niet meer opstappen? Kan u het NMBS-personeel vragen zich soepeler op te stellen ten aanzien van reizigers die de trein willen nemen?

Quelles sont les raisons de ce refus ? Pourriez-vous demander au personnel de la SNCB d'être plus souple avec les passagers se présentant à l'embarquement ?

04.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Het vertrek van die trein was gepland om 9.28 uur. Op het vertrek uur min twintig seconden geeft de treinchef een waarschuwingssignaal. Daarna gaat hij over tot de sluiting van de deuren door op het perron een inrichting in werking te stellen. Vervolgens heeft hij nog zeven seconden om zich naar de deur te begeven van waar hij het vertrekproces heeft opgestart. Vanaf dat ogenblik mag geen enkele reiziger nog op de trein stappen, want de trein kan op elk ogenblik beginnen te rijden.

04.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : Le départ de ce train était prévu à 9 h 28. Lorsque l'heure de départ moins vingt secondes est atteinte, le chef de train lance un signal d'attention. Il procède alors à la fermeture des portes en actionnant un dispositif se trouvant sur le quai. Après, il ne dispose que de sept secondes pour se rendre vers la porte à partir de laquelle il a initié le processus. Dès cet instant, plus aucun voyageur n'est autorisé à monter, le train peut à tout moment se mettre en mouvement.

Die bijzondere situatie heeft misschien voor onbegrip gezorgd, maar de NMBS moet haar klanten en haar personeel optimale veiligheid kunnen bieden bij het vertrek. De van kracht zijnde reglementering moet nauwgezet nageleefd worden.

Cette situation particulière a pu être source d'incompréhension mais la SNCB se doit de garantir une sécurité optimale de la clientèle et de son personnel lors de la procédure de départ. La réglementation en vigueur doit être scrupuleusement respectée.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de erkenning van de VSOA" (nr. 7789)

05 Question de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la reconnaissance du SLFP" (n° 7789)

05.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Volgens een arrest van de Raad van State moet de

05.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Aux termes d'un arrêt du Conseil d'État, la SNCB

NMBS ook de VSOA erkennen als syndicale instelling. Wanneer en hoe zal dat gebeuren?

doit également reconnaître le SLFP comme organe syndical. Quand et selon quelles modalités le fera-t-elle ?

05.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Volgens het arrest van de Raad van State van 22 september 2008 worden in het personeelsstatuut van de NMBS geen bijzondere voorwaarden gesteld voor het toekennen van het statuut van erkende personeelsorganisatie. Dat betekent niet dat de NMBS dit statuut nu automatisch aan de VSOA moet toekennen. De Raad van State nodigt de NMBS Holding uit om de regels aan te passen en criteria in te voeren voor het toekennen van het statuut van erkende personeelsorganisatie. De NMBS is daartoe bereid.

05.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*) : Selon l'arrêt du Conseil d'État du 22 septembre 2008, le statut du personnel de la SNCB ne prévoit pas de conditions particulières pour l'octroi du statut d'organisation du personnel reconnue. Cela ne signifie pas que la SNCB doive à présent accorder automatiquement ce statut au SLFP. Le Conseil invite la SNCB Holding à adapter les règles et à instaurer des critères pour l'octroi du statut d'organisation du personnel agréée. La SNCB y est disposée.

Ik had reeds een gesprek met de VSOA en de CEO's en ik zal ook nog spreken met de andere vakorganisaties over wat wij kunnen doen. Wat voor mij telt, is dat het sociaal overleg goed werkt en geloofwaardig is.

J'ai déjà eu un entretien avec le SFLP et les CEO et je m'entretiendrai encore avec les autres organisations syndicales pour voir ce que nous pouvons faire. Ce qui importe à mes yeux, c'est que la concertation sociale fonctionne bien et qu'elle soit crédible.

05.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Het is niet logisch dat er erkende en niet-erkende vakorganisaties zijn. Volgens de Grondwet bestaat er vrijheid van vereniging. Elke organisatie die kan aantonen dat ze een aanzienlijk aantal werknemers vertegenwoordigt, moet worden erkend als geldige gesprekspartner.

05.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang) : Il n'est pas logique que certaines organisations syndicales soient reconnues et d'autres non. La Constitution prévoit la liberté d'association. Chaque organisation qui peut prouver qu'elle représente un nombre important de travailleurs doit être reconnue comme un interlocuteur valable.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het bevoordelen van familieleden bij aanwervingen bij de NMBS" (nr. 8582)**

06 **Question de Mme Ulla Werbrouck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le traitement de faveur accordé aux membres de la famille lors des recrutements à la SNCB" (n° 8582)**

06.01 **Ulla Werbrouck** (LDD): Kinderen van NMBS-werknemers die solliciteren bij de NMBS, krijgen al van bij de start van de sollicitatieprocedure 5 procent extra. Klopt dat? Zal de minister hier een einde aan maken?

06.01 **Ulla Werbrouck** (LDD) : Les enfants des travailleurs de la SNCB qui sollicitent un emploi à la SNCB bénéficieraient dès l'ouverture de la procédure d'un avantage de 5 %. Est-ce exact ? La ministre mettra-t-elle un terme à cette situation ?

06.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De laureaten van de proeven voor een betrekking van universitair niveau, worden gerangschikt volgens het aantal punten. De punten van laureaten die statutair of minstens zes maanden tijdelijk in dienst zijn, worden met 10 procent verhoogd.

06.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*) : Les lauréats des épreuves en vue d'un emploi de niveau universitaire sont classés selon le nombre de points. Les points des lauréats statutaires ou qui sont temporairement en service depuis au moins six mois sont augmentés de 10 %.

De laureaten van de proeven voor een betrekking van niet-universitair niveau, worden in drie groepen gerangschikt: eerst de statutaire personeelsleden, dan de tijdelijke personeelsleden met minstens zes maanden dienst en ten slotte de anderen. De

Les lauréats des épreuves en vue d'un emploi de niveau non universitaire sont classés en trois groupes : les membres du personnel statutaire, les membres du personnel temporaires comptant au moins six mois d'ancienneté et les autres. Les

kinderen van statutaire of tijdelijke personeelsleden - actief, gepensioneerd of overleden - die deel uitmaken van de derde groep, krijgen inderdaad een puntenverhoging met 5 procent.

Die 5 procent wordt pas toegekend nadat de betrokkene is geslaagd voor de proeven en heeft dus enkel een invloed op de rangschikking. De rangschikking heeft momenteel ook weinig of geen invloed, daar bijna alle laureaten worden aangeworven.

De dochterondernemingen bepalen hun eigen wervingspolitiek.

Ik kan niet akkoord gaan met een regeling die familieleden van personeelsleden bevoordeelt. De regeling maakt deel uit het personeelsakkoord. Ik heb de NMBS gevraagd de afschaffing van de regel te bespreken op het sociaal overleg. Ik kreeg totnogtoe geen antwoord.

Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde.

06.03 Ulla Werbrouck (LDD): Ik ben blij dat de minister evenmin niet tevreden is met deze selectieprocedure. Ik hoop dat ze er bij de NMBS blijft op aandringen dat deze werkwijze wordt aangepast.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken met betrekking tot het dossier van de IJzeren Rijn" (nr. 8591)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Nu er blijkbaar voor het historische tracé van de IJzeren Rijn werd gekozen, worden de Nederlandse actiegroepen weer actief. In ons land heerst dan weer onrust over de Nederlandse verklaring dat van dit tracé pas in 2018 werk zal worden gemaakt, terwijl in het oorspronkelijke investeringsplan sprake was van 2015-2016. Wat is de precieze timing in dit dossier? Welke omkaderende maatregelen zullen er worden genomen?

07.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): In uitvoering van een arbitrage-uitspraak hebben België en Nederland op 6 juli 2006 een onafhankelijke commissie van deskundigen de opdracht gegeven om een advies te formuleren over de geraamde kosten van het reactiveren van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied. Hiervoor moeten een aantal studies worden uitgevoerd, zoals het actualiseren van de

enfants des membres du personnel statutaires ou temporaires - actifs, retraités ou décédés - qui font partie de la troisième catégorie bénéficient en effet d'une augmentation de points de 5 %.

Ces 5 % ne sont attribués que lorsque l'intéressé a satisfait aux épreuves et n'influe donc en rien sur le classement. Actuellement, le classement n'a pas ou guère d'influence puisque presque tous les lauréats sont engagés.

Les filiales déterminent leur propre politique de recrutement.

Je ne puis admettre un règlement qui favorise les membres de la famille du personnel. Le règlement fait partie de l'accord en matière de personnel. J'ai demandé à la SNCB d'évoquer la suppression de cette règle dans le cadre de la concertation sociale. Je n'ai pas encore reçu de réponse.

Président : M. Francis Van den Eynde.

06.03 Ulla Werbrouck (LDD) : Je me réjouis que cette procédure de sélection ne convienne pas davantage à la ministre. J'espère qu'elle continue à insister auprès de la SNCB pour que cette procédure soit adaptée.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'état d'avancement du dossier du Rhin de fer" (n° 8591)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : A présent que l'on semble avoir opté pour le tracé du Rhin de fer, les comités d'actions néerlandais se montrent à nouveau actifs. Et on s'émue dès lors à nouveau chez nous de la déclaration des Pays-Bas selon laquelle ce tracé ne serait réalisé qu'à partir de 2018 alors qu'il était question dans le plan d'investissements initial de 2015-2016. Quel calendrier précis régit ce dossier ? Quelles mesures d'encadrement seront prises ?

07.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : En exécution d'une décision d'arbitrage, la Belgique et les Pays-Bas ont, le 6 juillet 2006, chargé une commission d'experts indépendante de rendre un avis sur le coût estimé de la réactivation du Rhin de fer en territoire néerlandais. Il faut à cet effet réaliser un certain nombre d'études, telle l'actualisation des études techniques et des prévisions en matière de transport, l'estimation du

technische studies en vervoersprognoses, het ramen van de kosten van het basialternatief en het uitvoeren van een grensoverschrijdende maatschappelijke kosten-batenanalyse. De resultaten hiervan zullen eind 2008 beschikbaar zijn.

In een overleg op 17 november 2008 hebben de bewindslieden van de drie betrokken landen en de verkeersminister van Nordrhein-Westfalen geen haalbare financieringsconstructie gevonden voor het A52-alternatief. De conclusie daaruit is dat het historische tracé wordt geactiveerd, zoals achteraf door de ministers Eurlings en Wittke ook werd bevestigd.

In de opdracht van 6 juli 2006 staat duidelijk vooropgesteld dat de spoorverbinding in 2015 zal worden gerealiseerd, maar de Nederlandse infrastructuurbeheerder ProRail meent dat 2018 een meer realistische datum is. België heeft bij elk overleg op een snelle realisatie aangedrongen, liefst nog voor 2015 zelfs, maar concrete afspraken over de timing zijn er nog niet. Naast de financiering zal de timing daarom een belangrijk gespreksonderwerp zijn in de volgende overlegondes.

De kostenverdeling tussen België en Nederland werd op basis van de uitspraak van het Arbitragetribunaal behandeld in het rapport van de commissie van deskundigen. Deze uitspraak bepaalt dat België en Nederland elk de helft van de kosten van de Mijwegtunnel moeten betalen.

Deze doorbraak in het dossier zorgt ervoor dat de impact van dit alles voor bewoners- en reizigersgroepen weer actueler wordt.

Wij zijn bereid om binnen de budgettaire mogelijkheden mee te zoeken naar een breder draagvlak, in Limburg en in de Antwerpse Kempen. Op het overleg zoeken we naar maatregelen om de hinder te beperken en de kansen van deze lijn te verruimen.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is inderdaad belangrijk dat men naar een zo ruim mogelijk maatschappelijk draagvlak streeft. De kosten zouden wel eens kunnen oplopen als men de lijn moet ontdubbelen en elektrificeren. Ik hoop dat we de kosten-batenanalyse hier in het voorjaar zullen kunnen bekijken.

Het incident is gesloten.

coût de la solution de rechange de base et une analyse des coûts et avantages sociaux. Les résultats de ces travaux seront disponibles fin 2008.

Lors d'une concertation qui s'est tenue le 17 novembre 2008, les ministres des trois pays concernés et le ministre des communications de la Rhénanie du Nord - Westphalie n'ont pas pu arrêter de construction financière réalisable pour la solution de rechange de l'A52. On en a conclu qu'il fallait opter pour l'activation du tracé historique, comme l'on confirmé par après les ministres Eurlings et Wittke.

La mission confiée le 6 juillet 2006 à la commission prévoit clairement que la liaison ferroviaire sera réalisée en 2015 mais le gestionnaire de l'infrastructure néerlandais ProRail estime que la date de 2018 serait plus réaliste. Lors de chaque concertation, la Belgique a demandé que les travaux soient réalisés rapidement, de préférence avant 2015, mais le calendrier n'a pas encore été arrêté concrètement. C'est pourquoi le timing constituera, outre le financement, un important sujet de discussion lors des prochaines concertations.

La répartition des coûts entre la Belgique et les Pays-Bas a été traitée dans le rapport de la commission d'experts sur la base de l'arrêt du tribunal d'arbitrage. Cet arrêt dispose que la Belgique et les Pays-Bas paieront chacun la moitié du coût du Mijwegtunnel.

Cette avancée dans le dossier a pour effet d'en rendre l'impact à nouveau actuel pour les riverains et les groupes de voyageurs.

Nous sommes prêts, dans le cadre des possibilités budgétaires, à collaborer à la recherche d'un plus large soutien, au Limbourg et en Campine anversoise. Lors de la concertation, nous chercherons à mettre en place des mesures pour limiter les désagréments et accroître les chances de cette ligne.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est en effet important de tendre vers l'assise sociale la plus large possible. Les coûts pourraient bien gonfler si la ligne doit être dédoublée et électrifiée. J'espère que nous serons mis en possession de l'analyse des coûts et des bénéfices au printemps.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aanwezigheid van een grote hoeveelheid spoorwegbiels te Doornik" (nr. 8650)

08.01 Jean-Luc Crucke (MR): De bewoners van de boulevard Eisenhower in Doornik ondervinden sinds september overlast van de twintigduizend biels die daar tijdelijk opgeslagen zijn. Volgens Infrabel zouden vijfduizend ervan intussen aan particulieren verkocht zijn. De biels bederven niet alleen het uitzicht, maar scheiden ook een geur af waarvan de buurtbewoners hoofdpijn krijgen. Beschikt Infrabel over een vergunning voor die opslagplaats? Zal de opslagplaats, zoals aangekondigd, voor het einde van het jaar leeggemaakt worden? Heeft Infrabel het nodige gedaan om de omwonenden die over hoofdpijn klagen, te laten onderzoeken?

08.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Als gevolg van onderhoudswerken werden eenentwintigduizend eiken dwarsliggers opgeslagen in het materiaaldepot van Infrabel langs de boulevard Eisenhower te Doornik. Duizend spoorwegliggers werden opnieuw gebruikt door Infrabel en vierduizend biels werden aan omwonenden verkocht. De zestienduizend resterende biels zullen worden verkocht via een aanbesteding, maar de gunningsprocedure is nog niet rond. Het valt te vrezen dat een en ander dus niet voor 31 december zijn beslag zal krijgen. Infrabel beschikt niet over een bijzondere vergunning. De diensten van Infrabel zijn zich bewust van de hinder die de opslag van die biels veroorzaakt. De geurhinder werd ter kennis gebracht van Infrabel bij een schrijven van 2 oktober 2008 van de buurtbewoners. De milieupolitie zou zich ter plaatse van de situatie hebben vergewist, maar het is nog niet bekend welk vervolg die controle nog zal krijgen. Infrabel beschikt niet over enige bevoegdheid met betrekking tot medische onderzoeken van particulieren en zal zich naar de beslissingen van de betrokken diensten schikken.

08.03 Jean-Luc Crucke (MR): Een openbare dienst heeft een voorbeeldfunctie, ook al is hij geprivatiseerd. Wat de gezondheid van de omwonenden betreft, vraag ik u bij Infrabel de alarmklok te luiden, opdat de infrastructuurbeheerder dit dossier de aandacht zou geven die het verdient, vóór de problemen nog groter worden.

Het incident is gesloten.

08 Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un important dépôt de billes de chemin de fer à Tournai" (n° 8650)

08.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Les riverains du boulevard Eisenhower à Tournai sont incommodés depuis le mois de septembre par un dépôt provisoire de vingt mille billes de chemin de fer. Selon Infrabel, cinq mille de ces billes auraient été vendues à des particuliers. Ce dépôt pose un problème esthétique, mais aussi dégage une odeur provoquant des maux de tête chez des riverains. Infrabel dispose-t-elle d'une autorisation pour ce dépôt ? Ce dépôt sera-t-il vidé pour la fin de l'année comme annoncé ? Infrabel a-t-elle veillé à faire examiner les riverains se plaignant de maux de tête ?

08.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : Suite à des travaux d'entretien de lignes, vingt et un mille traverses en chêne ont été stockées sur le parc à matériaux d'Infrabel le long du boulevard Eisenhower à Tournai. Mille traverses ont été récupérées par Infrabel et quatre mille ont été vendues à des riverains. Les seize mille traverses restantes seront vendues dans le cadre d'un marché, mais la procédure de passation du marché n'est pas encore finalisée. Il faut donc craindre que la date du 31 décembre soit dépassée. Infrabel ne dispose pas d'autorisation particulière. Les services d'Infrabel sont conscients des désagréments provoqués par ce stockage. Les émanations incommodantes ont été signalées à Infrabel par un courrier de riverains du 2 octobre 2008. La police de l'environnement serait descendue sur place, mais on ne connaît pas encore les suites qui seront données à ce contrôle. Infrabel n'a pas de compétence en matière d'examens médicaux de particuliers et se conformera aux décisions des services concernés.

08.03 Jean-Luc Crucke (MR) : Un service public, même privatisé, doit montrer l'exemple en matière d'autorisations. Et pour la question de la santé des riverains, je vous demande de tirer la sonnette d'alarme auprès d'Infrabel pour qu'elle considère ce dossier avec attention, avant d'encourir des problèmes plus graves.

L'incident est clos.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Georoute-project" (nr. 8651)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een moratorium inzake het Plan Georoute 3" (nr. 8690)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de staking bij De Post om te protesteren tegen de start van Georoute 3" (nr. 9168)

09.01 Jean-Luc Crucke (MR): In een interview vanochtend heeft de minister van Volksgezondheid gezegd dat ze de georoute ter discussie stelt evenals het pakket maatregelen met betrekking tot de liberalisering van de postsector in 2011. Op het einde van de ochtend ontkende het management die kwestie. Kondigen die verklaringen een wijziging aan in het regeringsbeleid ter zake? Blijft georoute bestaan?

Telkens ik het woord neem in dit dossier komt een lid van de meerderheid of van de oppositie met een bijzondere communicatie. Onze geachte collega, de heer Gilkinet, kondigt aan dat vijftienduizend banen geschrapt worden tegen 2013! Bovendien zouden veel postbodes aan een depressie lijden door het georoute-project. Ik ben helemaal niet op de hoogte van die feiten!

Naar aanleiding van die uitspraken, maak ik mijn vraag af. Is de aangekondigde grote ramp werkelijk wat uw regering en uw diensten voorbereid hebben? Als dat niet het geval is, hoop ik dat u dit soort verklaringen zult ontkennen.

09.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): De winst van De Post is aanzienlijk want ze zal er dividenden mee kunnen uitkeren aan de Staat en de privé-aandeelhouder.

Voorts kondigt men een aanzienlijk banenverlies aan. Er wordt gesproken over meer dan tienduizend banen die tegen 2013 zouden sneuvelen. Op kortere termijn zouden tweeduizend contracten van bepaalde duur niet verlengd of zelfs verbroken worden. Er zullen natuurlijke afvloeiingen zijn, mensen die overlijden of van baan veranderen.

Naar verluidt zullen zelfstandige postbezorgers met een nepstatuut en die heel korte prestaties zouden leveren, in Charleroi de postuitreiking verzekeren.

In een context van financiële crisis moet De Post haar rol van werkgever blijven waarnemen in een

09 Questions jointes de

- M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet Géoroute" (n° 8651)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un moratoire sur le Plan Géoroute 3" (n° 8690)
- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le mouvement de grève à La Poste pour protester contre la mise en route de Géoroute 3" (n° 9168)

09.01 Jean-Luc Crucke (MR): La Ministre de la Santé Publique vient de mettre en cause Géoroute et l'ensemble des mesures relatives à la libéralisation du secteur en 2011 lors d'une interview ce matin. En fin de matinée, le management infirmait cette question. Ces déclarations annoncent-elles une modification de la politique du gouvernement en la matière ? Géoroute sera-t-il maintenu ?

À chaque fois que j'interviens sur ce dossier, soit un membre de la majorité, soit un membre de l'opposition fait une communication particulière. Notre estimé collègue, M. Gilkinet, annonce quinze mille suppressions d'emploi pour 2013 ! En outre, de nombreux facteurs souffriraient de dépression à cause du projet Géoroute. J'ignore tout de ces affirmations !

À la suite de ces déclarations, je complète ma question. La "Bérézina" annoncée est-elle vraiment celle préparée par le gouvernement et par vos services ? Si ce n'est pas le cas, je suppose que vous infirmerez ce genre d'affirmations.

09.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Les bénéfices de La Poste sont importants car ils lui permettront d'accorder des dividendes tant à l'État qu'à l'actionnaire privé.

Par ailleurs, on annonce de nombreuses pertes d'emploi. On parle de plus de dix mille emplois perdus pour 2013. À plus court terme, deux mille contrats à durée déterminée ne seraient pas renouvelés ou seraient même stoppés. Des travailleurs quitteront l'entreprise à leur pension, pour cause de décès ou pour un autre emploi.

À Charleroi, la distribution postale serait assurée par des livreurs de courrier indépendants avec un statut précaire et dont la durée des prestations serait très courte.

Dans un contexte de crise financière, La Poste devrait continuer à assumer son rôle d'employeur

perspectief van openbare dienst en niet uit zijn op kort gewin, vooral wanneer het om de arbeidsomstandigheden gaat.

Bevestigt u het banenverlies? Klopt de informatie over de toekomstige postuitreiking door zelfstandige postbezorgers?

Moeten die plannen, die bij De Post tot banenverlies, tot minderwaardige banen en tot een slechtere dienstverlening zullen leiden, niet worden herzien? Bent u voorstander van een moratorium op Georoute 3?

09.03 Valérie De Bue (MR): De stakingen in Waals-Brabant en Henegouwen hebben mij gealarmeerd.

Werden de werknemers intussen gerustgesteld? De Post maakt moeilijke tijden door, met een jaar na jaar slinkende omzet en afkalvende markt. De regering en De Post namen al een aantal maatregelen. Zo zouden er netto geen banen verdwijnen, en zou de postbode zijn sociale rol kunnen blijven vervullen.

We hebben ook vragen bij het persartikel waarin gewag wordt gemaakt van besprekingen tussen verscheidene kabinetten. We weten dat de regering nog voor het einde van het jaar een akkoord moet bereiken inzake het kader en de marktvoorwaarden. Het zou niet mogelijk zijn dezelfde voorwaarden te waarborgen voor alle operatoren, en de verplichting om de dienst te verzekeren op het volledige grondgebied zou pas na vijf jaar van toepassing zijn. We zouden graag op de hoogte worden gehouden van de beslissingen die op regeringsniveau worden genomen.

09.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Voor de volledigheid van mijn antwoord verwijs ik naar al wat ik hierover eerder al gezegd heb. Ter gelegenheid van vragen in de plenaire vergadering heb ik al heel wat elementen aangehaald.

(Frans) De afdeling mail van De Post stelt alles in het werk om haar logistiek netwerk te optimaliseren. De organisatie van de uitreikingsactiviteiten zal worden aangepast aan de technische evolutie. Aangezien de vrijgekomen tijd slechts gedeeltelijk kan worden besteed aan de uitreiking van post, zal een toenemend aantal postbedelingsrondes worden toevertrouwd aan gespecialiseerde postbezorgers.

Het principe van die reorganisatie was in het paritair comité van oktober 2007 al aangekondigd en er werden de afgelopen maanden verscheidene informatiesessies aan gewijd. De directie heeft de

dans une perspective de service public et non rechercher le profit à court terme, surtout quand il est question des conditions de travail.

Confirmez-vous ces pertes d'emploi ? Cette information relative à la distribution future du courrier par des distributeurs indépendants est-elle vraie ?

N'y a-t-il pas lieu de revoir ces plans qui conduiront à des pertes d'emploi ainsi qu'à une baisse de qualité de l'emploi et du service à La Poste ? Etes-vous favorable à un moratoire sur le plan Géoroute 3 ?

09.03 Valérie De Bue (MR): J'ai été interpellée par les grèves dans les provinces du Brabant Wallon et du Hainaut.

Les travailleurs ont-ils reçu leurs apaisements ? La Poste connaît une situation difficile avec un chiffre d'affaires et un marché qui se réduisent d'année en année. Le gouvernement et La Poste ont déjà pris certaines dispositions. Ainsi, il n'y aurait pas de perte d'emploi nette et le rôle social du facteur serait garanti.

Nous avons été interpellés par l'article de presse qui fait état de discussions inter-cabinets. Nous savons que le gouvernement doit trouver un accord sur le cadre, le contexte du marché avant la fin de l'année. Les mêmes conditions ne pourraient être garanties à tous les opérateurs et l'obligation de couvrir l'ensemble du territoire ne s'appliquerait qu'au bout de cinq ans. Nous aimerions être tenus informés de ce qui se passe au niveau du gouvernement.

09.04 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Pour l'exhaustivité de ma réponse, je renvoie à tout ce que j'ai déjà dit précédemment à ce sujet. J'ai déjà fourni de nombreux éléments de réponse lors de questions posées en séance plénière.

(En français) La division mail de La Poste s'apprête à optimiser son réseau logistique. L'organisation des activités de distribution sera adaptée aux évolutions techniques. Comme le temps libéré ne peut que partiellement être alloué à la distribution du courrier, un nombre croissant de tournées de distribution seront confiées à des livreurs de courrier spécialisés.

Le principe de cette réorganisation avait déjà été annoncé en commission paritaire en octobre 2007 et a fait l'objet ces derniers mois de différentes sessions d'information. La direction a garanti que la

verzekering gegeven dat de reorganisatie geleidelijk en zonder naakte ontslagen zal worden ingevoerd. De invoering van de diensten van postbezorgers zal ook geleidelijk gebeuren en er zal daarbij rekening worden gehouden met de waarborg van de Postdirectie die ik zo-even vermeldde.

De Post is van plan volwaardige arbeidscontracten te sluiten met de postbezorgers, op grond van het principe dat de regering een "level playing field social" zal invoeren om de concurrenten van De Post te verplichten op identiek dezelfde wijze te werken. Dat project is een strategische etappe in de voorbereiding van de liberalisering van de postmarkt in 2011. Vertraging zou de concurrentiepositie van het bedrijf aantasten.

De Post zal erop toezien dat die reorganisatie de kwaliteit van de postuitreiking niet schaadt.

(Nederlands) Ik wil een hardnekkig misverstand uit de wereld helpen, dat ook vaak terugkwam in de gesprekken met de vakorganisaties. Er zal niet aan de postbode gevraagd worden om postbezorger te worden. Als de postbode echter zelf vragende partij is om in een ander statuut te werken, dan zal dat mogelijk zijn. Sommigen proberen echter bewust verkeerde informatie te verspreiden - namelijk dat bepaalde zones getransformeerd zullen worden om er met minder postbodes te werken - en dat moet ik ontkennen. Er zal trouwens niet overal met postbezorgers gewerkt worden.

(Frans) Georoute maakt deel uit van een globaal plan dat zes jaar geleden van start ging, en in 2011, wanneer de liberalisering van de postsector een feit zal zijn, voltooid zal zijn. De Post kan de uitvoering van dat plan niet vertragen of opschorten.

De onderscheiden fases van Georoute werden trouwens geleidelijk ingevoerd, met inachtneming van het sociaal overleg. De uitvoering van dat plan vertragen zou gevolgen hebben voor het voortbestaan van de onderneming. De bedoeling is ervoor te zorgen dat de onderneming op lange termijn levensvatbaar blijft.

Om een einde te maken aan de lokale werkonderbrekingen loopt er een informatiecampagne op de werkvloer en wordt er onderhandeld met de vakorganisaties.

Wat de specifieke vragen betreft, zou ik volgende verduidelijkingen willen geven. De postbezorgers zullen niet alle verschillende types van poststukken uitreiken. De verstrekte gegevens zijn dus niet juist.

réorganisation se fera progressivement et sans licenciements secs. L'introduction des livreurs de courrier se fera graduellement et en tenant compte de la garantie de la direction de La Poste que je viens de mentionner.

La Poste a l'intention de lier ses livreurs par un contrat de travail à part entière, partant du principe que le gouvernement mettra en place un "level playing field social" obligeant les concurrents de La Poste à travailler de manière identique. Ce projet est une étape stratégique pour la préparation à l'ouverture du marché postal en 2011. Tout retard impliquerait une détérioration de la situation compétitive de l'entreprise.

La Poste restera attentive à ce que cette réorganisation n'affecte pas la qualité de distribution.

(En néerlandais) Je veux lever un malentendu tenace qui est également intervenu souvent lors des discussions avec les organisations syndicales. On ne demandera pas au facteur de devenir livreur de courrier. Néanmoins, si le facteur demande lui-même d'obtenir un autre statut, il pourra l'obtenir. D'aucuns tentent cependant volontairement de diffuser des informations erronées, indiquant notamment que certaines zones seront transformées pour fonctionner avec un nombre réduit de facteurs - ce que je démens. On ne travaillera d'ailleurs pas partout avec des livreurs de courrier.

(En français) Géoroute fait partie d'un plan global qui a débuté il y a six ans et qui s'achèvera en 2011, date de libéralisation du secteur postal. La Poste ne peut ni le ralentir ni le suspendre.

Par ailleurs, la mise en place des différentes étapes de Géoroute a été réalisée graduellement et dans le respect de la concertation sociale. Ralentir la mise en œuvre de ce plan aurait des conséquences pour la pérennité de l'entreprise. Il s'agit d'assurer la survie de l'entreprise à long terme.

Un effort d'information sur le terrain ainsi que des négociations sont en cours avec les organisations syndicales afin de mettre fin aux arrêts de travail locaux.

Enfin, concernant les questions spécifiques, je voudrais apporter les précisions suivantes. Les livreurs de courriers ne distribueront pas l'ensemble des divers types de courriers. Les chiffres donnés

ne sont donc pas exacts.

Mijnheer Crucke, de cijfers die u hebt vermeld stroken niet met de werkelijkheid, noch met het plan van De Post voor Georoute 3. De Post gaat voort met de uitvoering van haar veranderingsplan, zonder naakte ontslagen.

(Nederlands) Minister Van Quickenborne onderhandelt momenteel inderdaad over de vrijmaking van de markt. Mijn standpunt daarover is bekend. Ik heb in de plenaire vergadering al gezegd dat de toekomstige strategische plannen al sinds lange tijd vastgelegd zijn en deel hebben uitgemaakt van de aandeelhoudersovereenkomsten. Het is dus logisch dat die zullen worden uitgevoerd, zodat De Post in de toekomst op een gezonde manier kan concurreren.

Al de plannen gaan reeds uit van een *social level playing field*. Als de regering een beslissing neemt, wil dat niet zeggen dat alle andere hervormingen niet meer zouden doorgaan. De *social level playing field* is de basisvoorwaarde voor de strategische plannen. Wij moeten nu al starten met de uitvoering daarvan, want als wij wachten tot 2011, dan zullen er inderdaad naakte ontslagen vallen. Het is onze keuze om dat scenario te vermijden. Daarom gaan wij op een geleidelijke manier te werk.

09.05 Jean-Luc Crucke (MR): Het is inderdaad zo, mevrouw de minister, dat het antwoord grotendeels al gegeven werd tijdens de plenaire vergadering. Toch moest de vraag opnieuw gesteld worden. Toen ik vanmorgen de krant *Vers l'Avenir* las, kreeg ik het gevoel onvolledig of zelfs verkeerd geïnformeerd te zijn, wat natuurlijk niet kan.

Iedereen heeft het recht om het niet eens te zijn met een herstructurering, én om van mening te verschillen over de ontwikkeling van een bedrijf. Ik verwachtte echter voorstellen van de heer Gilkinet, maar hij heeft alleen kritiek en geeft onjuiste cijfers op. Er wordt op grond van vakbondsgegevens gezegd dat er werknemers met pensioen zullen gaan en daarna volgde de informatie die ik zal onthouden: er zullen geen naakte ontslagen vallen. Ik vraag u hierover inlichtingen te verstrekken, anders zal men iets anders onthouden.

09.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Mevrouw de minister, u bent uw vakbondsverleden vergeten!

Geen naakte ontslagen, zegt u, maar wel verlies van werkpauses en dus van banen. U zegt dat er

Monsieur Crucke, les chiffres que vous avez cités ne correspondent pas à la réalité, ni au plan de La Poste pour Géoroute 3. La Poste poursuit son plan de changement sans réaliser des licenciements secs.

(En néerlandais) M. Van Quickenborne négocie en effet actuellement la libéralisation du marché. Ma position à ce sujet est connue. J'ai déjà déclaré en séance plénière que les futurs plans stratégiques ont été établis depuis longtemps et qu'ils ont fait partie des conventions d'actionnaires. Il est donc logique qu'ils seront mis en œuvre, afin que La Poste puisse occuper à l'avenir une position concurrentielle saine.

Tous les plans sont déjà fondés sur un *social level playing field*. Si le gouvernement prend une décision, cela ne signifiera pas que toutes les autres réformes seraient annulées. Le *social level playing field* constitue la condition de base pour les plans stratégiques. Nous devons commencer dès à présent déjà à les mettre en œuvre, parce que si nous attendons 2011, il y aura effectivement des licenciements secs. Nous avons choisi d'éviter ce scénario. C'est pourquoi nous agissons progressivement.

09.05 Jean-Luc Crucke (MR): Mme la ministre a raison de dire qu'une grande partie de la réponse avait déjà été donnée en séance plénière. Néanmoins, il fallait à nouveau poser la question. En lisant le journal *Vers l'Avenir* ce matin, j'ai senti que j'étais dans une phase de désinformation, ce qui ne va pas.

Ne pas être d'accord sur une restructuration, c'est le droit de chacun. Avoir des vues différentes sur l'évolution d'une société, c'est aussi un droit. Toutefois, j'attendais de M. Gilkinet des propositions mais n'en ai pas entendu une seule, si ce n'est des critiques et des chiffres inexacts. On est parti de sources syndicales pour dire qu'il y aura des pensionnés, avant d'arriver à l'information que je retiendrai : il n'y aura pas de licenciement secs. Je vous demanderai de communiquer des informations sur ce point sinon, on retiendra autre chose.

09.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, vous avez oublié votre passé de syndicaliste !

Pas de licenciements secs, dites-vous, mais la perte de pauses de travail et donc d'emplois. Vous

volwaardige arbeidsovereenkomsten gesloten zullen worden. Zijn overeenkomsten voor een of twee uur werk volwaardige arbeidsovereenkomsten? Volgens mij vormen ze uitzonderingen op de arbeidswetgeving.

U sluit de ogen voor de werkomstandigheden van de postbedienden en rolt de rode loper uit voor de liberalisering van de postmarkt waartegen wij ons al jaren verzetten. Wanneer men postkantoren sluit in volkswijken, is dat een achteruitgang voor de openbare dienstverlening.

De regering heeft wapens in handen. U heeft er zich toe verbonden tegen eind december de voorwaarden vast te leggen voor de intrede op de markt, de postverdeling, de frequentie. Wij vragen dat die elke dag verzekerd wordt...

Ik heb andere vragen ingediend over de omzetting van de richtlijn in Belgisch recht.

U zegt dat u het voortbestaan van het bedrijf wil verzekeren, terwijl dat bedrijf sinds 2006 150 miljoen euro uitgekeerd heeft aan zijn privé-aandeelhouderschap. Is dat een bedrijf dat zich weert om te overleven?

09.07 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik kan aan de heer Gilkinet verzekeren dat ik mijn vakbondsverleden geenszins ben vergeten, maar als er een zaak is die ik uit die periode heb onthouden, is dat de overheid zich nooit moet bemoeien met het beleid van een overheidsbedrijf. Wél belangrijk is dat overheid en het overheidsbedrijf samen goede afspraken op papier zetten. In geval van De Post moet de overheid het gepaste wettelijke kader creëren om de overgang naar de vrijgemaakte markt zo goed mogelijk te laten verlopen. In het verleden heeft de politiek zich wel geregeld met het dagelijks beleid van een overheidsbedrijf gemoeid en de resultaten waren er dan ook naar.

Alleen een geleidelijke en grondig onderhandelde oplossing brengt soelaas en valt uitgesproken te verkiezen boven de mes-op-de-keel-politiek zoals de heer Gilkinet blijkbaar voorstaat. Hij moet trouwens eens ophouden met te beweren dat De Post een winstgevend bedrijf dat het geld maar uit te delen heeft. De Post probeert gezond te blijven in een krimpende markt en moet daarvoor alle zeilen bijzetten. Als we nu werken aan een geleidelijke en onderhandelde oplossing halen we 2011 zonder naakte ontslagen, terwijl een mes-op-de-keel-politiek zonder twijfel een sociaal bloedbad in 2011 zal aanrichten.

indiquez qu'il y aura de véritables contrats de travail. Des contrats d'une heure ou deux sont-ils de véritables contrats de travail ? Ils consistent en des exceptions à la législation sur le travail.

Vous fermez les yeux sur les conditions de travail des postiers et agitez la bannière de la libéralisation du marché postal contre laquelle nous nous sommes battus depuis des années. C'est un recul en termes de service public quand on ferme des bureaux de poste dans des quartiers populaires.

Le gouvernement a des armes en mains. Vous vous êtes engagés pour fin décembre à déterminer les conditions d'entrée sur le marché, de couverture, de fréquence. Nous demandons une couverture tous les jours ...

J'ai déposé d'autres questions sur l'implémentation de la directive en droit belge.

Vous dites vouloir assurer la survie de l'entreprise, alors que celle-ci a distribué à son actionnariat privé 150 millions d'euros depuis 2006. Est-ce là une entreprise qui lutte pour sa survie ?

09.07 **Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*) : Je peux garantir à M. Gilkinet que je n'ai nullement oublié mon passé syndical et s'il y a une chose que j'ai retenue de cette époque, c'est que les autorités ne doivent jamais s'immiscer dans la gestion d'une entreprise publique. Il est néanmoins important que les autorités et les entreprises publiques mettent clairement leurs accords sur papier. Dans le cas de La Poste, les autorités doivent créer le cadre légal adéquat pour permettre une transition aussi souple que possible vers le marché libre. Dans le passé, le monde politique s'est régulièrement immiscé dans la gestion journalière d'une entreprise publique et les résultats s'en sont ressentis.

Seule une décision graduelle et largement négociée peut apporter une solution et est incontestablement préférable à une politique imposée comme le souhaite M. Gilkinet. Il doit d'ailleurs cesser d'affirmer que La Poste est une entreprise rentable qui n'a qu'à répartir les fonds. La Poste s'efforce de rester saine dans un marché qui se rétrécit et doit à cet effet mettre toutes voiles dehors. Si nous préparons aujourd'hui une solution progressive et négociée, nous atteindrons 2011 sans licenciements secs, alors qu'une politique imposée par la force entraînera certainement un bain de sang social en 2011.

09.08 Valérie De Beu (MR): Dank u voor het antwoord. Ik weet dat u vaak hetzelfde moet herhalen, maar er moet worden gecommuniceerd, vooral wanneer men in de geschreven pers de zaken uit hun context haalt. De MR sluit zich aan bij die verantwoorde aanpak, waarin men beslissingen neemt om de concurrentie het hoofd te bieden en sociale drama's te voorkomen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Ulla Werbrouck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "hofleverancier NMBS" (nr. 8827)
- de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de NMBS als hofleverancier" (nr. 8839)

10.01 Ulla Werbrouck (LDD): Op 26 november 2008 werd de NMBS opgenomen in de lijst van hofleveranciers nadat koningin Paola in gezelschap van koningin Beatrix een treinrit van Brussel naar Luik had gemaakt. Heeft de koningin voor die rit moeten betalen? Zal de NMBS, om zijn nieuwe statuut in de verf te zetten, een gerichte actie op het getouw zetten? Zal de koninklijke familie mogen rekenen op speciale tarieven? Hoelang op voorhand moet het koningshuis een treinrit aan de NMBS melden? Worden er in onderhavig geval bijzondere veiligheidsmaatregelen getroffen? Zullen ook gewone treinreizigers de wagon kunnen delen met leden van het koningshuis?

10.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik geef toe dat de inspiratie voor mijn vraag eerder subversief is. Ik gun de NMBS van harte deze folkloristische titel, maar het is natuurlijk iets makkelijker als je op je terrein geen concurrentie moet dulden.

Zal de NMBS geregeld een lid van de koninklijke familie op haar ritten mogen begroeten? Welke speciale maatregelen worden er getroffen in geval een lid van de koninklijke familie de trein neemt?

10.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De NMBS werd betaald voor alle prestaties die ze in het kader van de rit tussen Brussel en Luik heeft geleverd. De NMBS Holding heeft ze betaald via het budget voor Public Relations. Het is niet gebruikelijk aan de koninklijke familie betaling te eisen voor dit type van voor de NMBS promotioneel zeer interessante prestaties.

Er worden geen speciale acties gepland om het

09.08 Valérie De Bue (MR): Merci pour la réponse. Je sais que vous devez souvent réitérer les mêmes propos mais il faut communiquer, surtout lorsque des articles de presse viennent ternir le contexte. Le MR souscrit à cette approche responsable, dans laquelle on prend des décisions pour faire face à la concurrence et éviter des drames sociaux.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- Mme Ulla Werbrouck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la SNCB, fournisseur de la Cour" (n° 8827)
- M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la SNCB, fournisseur de la Cour" (n° 8839)

10.01 Ulla Werbrouck (LDD): Le 26 novembre 2008, la SNCB a été inscrite dans la liste des fournisseurs de la Cour, après le voyage en train de Bruxelles à Liège effectué par la reine Paola en compagnie de la reine Béatrice. La reine a-t-elle dû payer ce voyage? La SNCB organisera-t-elle une action ciblée pour mettre en valeur son nouveau statut? La Famille royale bénéficiera-t-elle de tarifs spéciaux? Combien de temps à l'avance la Maison royale doit-elle communiquer à la SNCB qu'elle effectuera un voyage en train? Des mesures de sécurité particulières seront-elles prises en l'occurrence? Des voyageurs ordinaires pourront-ils également partager le wagon des membres de la Maison royale?

10.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): J'admets que l'inspiration pour ma question est relativement subversive. Je n'envie aucunement la SNCB d'avoir obtenu ce titre folklorique mais il est évidemment plus aisé de l'obtenir dans un domaine sans concurrence.

La SNCB accueillera-t-elle régulièrement un membre de la Famille royale sur ses trajets? Quelles mesures spéciales seront-elles prises lorsqu'un membre de la Famille royale prend le train?

10.03 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): La SNCB a été rémunérée pour toutes les prestations fournies dans le cadre du voyage entre Bruxelles et Liège. La SNCB Holding l'a rémunérée par le biais du budget des Relations publiques. Il n'est pas d'usage d'exiger de la famille royale le paiement de ce type de prestations très intéressantes pour la SNCB d'un point de vue promotionnel.

Aucune action spéciale n'est prévue pour souligner

hofleverancierschap in de verf te zetten. De koninklijke familie bestelt geregeld een aantal biljetten voor haar medewerkers of voor speciale gasten. Voor deze bestellingen wordt het gebruikelijke tarief aangerekend en ook hier betaalt de dienst Public Relations van de NMBS Holding. De leden van de koninklijke familie die van rechtswege senator zijn, reizen - net als alle senatoren en volksvertegenwoordigers trouwens - kosteloos op alle lijnen die de NMBS exploiteert.

Er is geen vaste procedure voor de aanmelding van een reis. Wanneer bijvoorbeeld koningin Paola de trein zou nemen, wordt dit enkele dagen tevoren aan de NMBS gemeld.

De veiligheidsmaatregelen die in het kader van een treinreis worden genomen, zijn de bevoegdheid van de veiligheidsdiensten en de dienst Protocol van het koningshuis. Als het gaat om een officiële reis, worden er geen andere reizigers toegelaten in het rijtuig waar de koninklijke familie plaatsneemt. Bij een privé reis is het betrokken rijtuig voor eenieder toegankelijk.

10.04 Ulla Werbrouck (LDD): Ik vroeg me vooral af hoe lang op voorhand een treinreis door het koningshuis moet worden meegedeeld. Ik ben tevreden met dit antwoord.

10.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik wijs er de minister op dat senatoren en Kamerleden eigenlijk niet gratis reizen. De Kamer en de Senaat betalen die ritten immers.

10.06 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik kan bevestigen noch ontkennen of de Kamer al dan niet tussenbeide komt en in welke mate dit gebeurt. Ik ben hiervan persoonlijk niet op de hoogte. Ik zal het nagaan.

10.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik zal het ook nagaan.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de prijsstijging van de Go Pass en het seniorenbiljet" (nr. 8568)
- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de impact van de inflatie op de aangekondigde prijsstijgingen van De Post en de NMBS" (nr. 9013)

le fait que la SNCB est fournisseur de la Cour. La famille royale commande régulièrement des billets pour ses collaborateurs ou des hôtes spéciaux. Pour ces commandes, le tarif habituel est facturé, encore une fois, au service des Relations publiques de la SNCB Holding. Les membres de la famille royale qui sont sénateurs de droit, voyagent – comme tous les sénateurs et les députés – gratuitement sur toutes les lignes exploitées par la SNCB.

Il n'existe pas de procédure fixe pour la notification d'un voyage. Si la reine Paola par exemple est amenée à prendre le train, la SNCB en est informée quelques jours à l'avance.

Les mesures de sécurité prises dans le cadre d'un tel voyage en train relèvent de la compétence des services de sécurité et du service du Protocole de la famille royale. S'il s'agit d'un voyage officiel, aucun autre voyageur n'a accès à la voiture où la famille royale prend place. Pour les voyages privés, la voiture concernée est accessible à tous.

10.04 Ulla Werbrouck (LDD) : Je me demandais surtout combien de temps à l'avance la famille royale doit informer la SNCB d'un déplacement en train. Cette réponse me satisfait.

10.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Je rappelle à Mme la ministre que les sénateurs et les députés ne voyagent pas à proprement parler gratuitement, leurs déplacements étant payés par la Chambre et par le Sénat.

10.06 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Je ne peux ni confirmer ni nier que la Chambre indemnise ces frais, ni dans quelle mesure. Je ne suis personnellement pas au courant. Je vais faire vérifier cette information.

10.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Je ferai de même de mon côté.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les augmentations de prix du Go pass et du billet senior" (n° 8568)
- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'incidence de l'inflation sur les hausses des prix annoncées par La Poste et la SNCB" (n° 9013)

11.01 André Perpète (PS): De tarieven van de NMBS stijgen gemiddeld ongeveer 6 procent, en voor sommige vervoerbewijzen ligt de stijging nog veel hoger. Zo stijgt de prijs van het seniorenbiljet van vier naar vijf euro, en het is nog steeds niet mogelijk het vóór 9 uur te gebruiken, wat een onbillijke restrictie is voor de afgelegen gebieden. De prijs voor de Go Pass stijgt van zesentwintig naar vijftig euro. Dat zijn niet de eerste prijsstijgingen. Ik herinner eraan dat het om producten gaat voor een minder koopkrachtig publiek, dat de kosten van levensonderhoud stijgen, dat de economische crisis hard toeslaat, dat het aantal reizigers in Wallonië een lichte daling kent en dat dergelijke stijgingen een aanzienlijke hinderpaal zijn voor een toenemend treingebruik.

Mevrouw de minister, hoe legt de NMBS haar tarieven vast, in het bijzonder de voorkeurtarieven? Kan ze geen commerciële geste overwegen door de uuregelingsrestricties voor het seniorenbiljet af te schaffen, in het bijzonder op het platteland? Kan ze een Go Pass of een vergelijkbaar voordeel aanbieden aan jongeren die naar de universiteit of een hogeschool sporen?

Voorzitter: de heer Georges Gilkinet.

11.02 Peter Luykx (N-VA): De tarieven van de NMBS zouden vanaf 1 februari 2009 met 5,9 procent worden verhoogd en die van De Post vanaf 1 januari 2009 met maar liefst 10 procent. De minister wees in de plenaire vergadering, zoals de bedrijven zelf, op de stijgende inflatie en de stijgende grondstofprijzen. Bij de NMBS zijn de resultaten inzake stiptheid een bijkomende aanpassingsfactor. Die stiptheid is nagenoeg constant gebleven. Bij De Post houdt men ook rekening met de investeringen in kwaliteit.

Door de economische crisis zijn de olieprijsen nu echter gezakt van 120 naar 45 dollar per vat. De FOD Economie schat dat de inflatie in 2009 niet 4,5 maar slechts 1,5 procent zal bedragen. Ik neem dan ook aan dat de betrokken overheidsbedrijven nieuwe tarieven zullen aankondigen. Zal de minister daar alvast op aandringen? Wanneer zullen de tariefwijzigingen worden aangekondigd? Kan de minister de exacte tariefformules van de NMBS en De Post bezorgen, zodat het Parlement kan uitpluizen of de nieuwe tariefvoorstellen te rechtvaardigen zijn? In welke segmenten van de dienstverlening van De Post is de kwaliteit in die mate gestegen dat een prijsstijging van 5 procent boven op de index gerechtvaardigd is?

11.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik

11.01 André Perpète (PS): Les tarifs de la SNCB augmentent d'environ 6 % en moyenne, avec une augmentation beaucoup plus forte pour certains titres de transport. Ainsi, le billet senior passe de quatre à cinq euros, et il n'est toujours pas possible de l'utiliser avant 9 heures, ce qui constitue une restriction inéquitable pour les régions éloignées. Le Go Pass connaît, quant à lui, une hausse de quarante-six à cinquante euros. Ces augmentations ne sont pas les premières. Je rappelle que ces produits sont destinés à un public peu fortuné, que le coût de la vie augmente, que la crise économique frappe durement, que le nombre de voyageurs connaît une légère diminution en Wallonie et que de telles augmentations sont un obstacle considérable à la hausse de la fréquentation.

Madame la ministre, comment la SNCB établit-elle ses tarifs, en particulier ses tarifs préférentiels ? Ne pourrait-elle pas envisager un geste commercial en levant les restrictions horaires pour le billet senior, en particulier en zone rurale ? Pourrait-elle offrir un Go Pass ou un avantage comparable aux jeunes qui se rendent à l'université ou dans une école supérieure ?

Président : M. Georges Gilkinet.

11.02 Peter Luykx (N-VA): Les tarifs de la SNCB seraient majorés de 5,9 % à partir du 1^{er} février 2009 et ceux de La Poste de pas moins de 10 % à partir du 1^{er} janvier 2009. La ministre a souligné en séance plénière, comme l'ont fait les entreprises elles-mêmes, les effets de l'inflation et de la hausse constante des matières premières. A la SNCB, les résultats en matière de ponctualité constituent un autre facteur d'adaptation. Cette ponctualité s'est maintenue à un niveau pratiquement constant. A La Poste, il est également tenu compte de l'investissement dans la qualité.

La crise économique aidant, les prix pétroliers sont aujourd'hui descendus de 120 à 45 dollars le baril. Le SPF Economie estime qu'en 2009, l'inflation n'atteindra plus 4,5 mais 1,5 %. J'imagine dès lors que les entreprises publiques annonceront de nouveaux tarifs. La ministre demandera-t-elle instamment que tel soit le cas ? Quand les modifications tarifaires seront-elles annoncées ? La ministre pourrait-elle nous fournir les formules tarifaires exactes de la SNCB et de La Poste afin que le Parlement puisse vérifier si les nouvelles propositions en la matière sont justifiées ? Dans quels segments du service de La Poste la qualité a-t-elle progressé au point de justifier une hausse de 5 % hors indexations ?

11.03 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Je

verwijs naar mijn interventie in de plenaire vergadering. Daar heb ik de uitleg gegeven over de prijstoepassing. Dat is ook terug te vinden in de beheersovereenkomst.

We moeten correct zijn. Wij vragen constant om de dienstverlening te verbeteren. Van de NMBS Groep wordt een enorme stijging van het aantal reizigers gevraagd. Zij realiseren dat ook. De dotatie stijgt niet in dezelfde mate. Men moet evenwel ook aan gezonde bedrijfsvoering kunnen doen.

(Frans) Procentueel gezien stijgt het seniorentarief fors, maar dit tarief van 2,50 euro per traject, ongeacht de afgelegde afstand, blijft nog altijd het voordeligste. Het is bedoeld voor mensen die tijdens de daluren kunnen reizen, wanneer er voldoende zitplaatsen zijn. Daarom wordt er niet getornd aan de uurbeperking. Als er voor bepaalde regio's een uitzondering zou worden toegestaan, zou dat aanleiding geven tot oeverloze discussies over de begrenzing van die regio's. Ik zal de NMBS daarentegen wel vragen om na te gaan of de periode waarin het seniorenbiljet niet mag worden gebruikt, kan worden ingekort.

De gratis Go Pass voor jongeren die zestien worden heeft tot doel jongeren ertoe aan te zetten de trein te nemen voor uitstappen in hun vrije tijd. Jongeren kunnen al voordeliger met de trein reizen om naar school of de universiteit te gaan, namelijk met de Schooltreinkaart en Campuskaart. Het is daarom niet opportuun om deze studenten en scholieren een gratis Go Pass te geven.

(Nederlands) De tariefverhoging van de NMBS houdt geen rekening met inflatieramingen voor de toekomst, maar wel met de ramingen van het voorbije jaar. Dat staat in de beheersovereenkomst en dat was ook zo in het verleden. Het gaat nu om de periode juli 2007-juni 2008. Dat geldt ook voor De Post. De NMBS en De Post maken dus in feite elk jaar een inhaalbeweging. Er is dan ook geen reden voor een nieuwe tariefberekening.

Bij De Post wordt, zoals in de meeste Europese landen, de gemiddelde prijsverhoging voor de producten die tot de universele dienstverlening behoren, beperkt volgens een formule die bepaald is in artikel 9 van het beheerscontract. De stiptheid van de postbezorging op D+1 bedroeg in 1998 74,2 procent. Dit steeg naar 92 procent in 2006 en naar 95,1 procent in 2008. De doelstellingen van de beheersovereenkomst worden daarmee ruimschoots gehaald. Een onafhankelijke instelling

me réfère à mon intervention en séance plénière à l'occasion de laquelle j'ai fourni sur l'application des prix des précisions que l'on retrouve aussi dans l'accord de gestion.

Nous devons être corrects. Nous réclamons constamment une amélioration du service. Il est demandé au Groupe SNCB d'accroître le nombre de voyageurs dans une proportion énorme, ce qu'il fait. La dotation n'augmente pas dans la même proportion. Il faut également pouvoir gérer sainement l'entreprise.

(En français) En pourcentage, le tarif senior connaît une forte augmentation, mais ce tarif de 2,50 euros par trajet quelle que soit la distance parcourue demeure le plus avantageux. Il s'adresse à des personnes qui peuvent voyager pendant les heures creuses, quand les places assises sont en nombre suffisant. Voilà pourquoi la restriction horaire est maintenue. Introduire une exception pour certaines régions donnerait lieu à des discussions sans fin sur la délimitation de ces régions. En revanche, je demanderai à la SNCB d'étudier les possibilités de réduire la période pendant laquelle l'utilisation du billet senior n'est pas autorisée.

L'octroi d'un Go Pass gratuit à l'occasion du seizième anniversaire a pour but d'inciter les jeunes à prendre le train pour leurs déplacements de loisirs. Ils disposent de titres de transport plus avantageux pour se rendre à l'école ou à l'université : l'abonnement scolaire et la carte Campus. Par conséquent, il n'est pas opportun de distribuer des Go Pass gratuits à ces étudiants et écoliers.

(En néerlandais) La hausse des tarifs à la SNCB ne tient pas compte des prévisions en matière d'inflation pour l'avenir mais bien de celles de l'année précédente. C'est ce que prévoit le contrat de gestion et c'était également le cas par le passé. Il s'agit à présent de la période de juillet 2007 à juin 2008. Il en va de même pour La Poste. La SNCB et La Poste opèrent donc chaque année un rattrapage. Il n'y a dès lors pas lieu de recalculer les tarifs.

A La poste, comme dans la plupart des pays européens, la hausse moyenne des produits qui font partie du service universel est limitée par l'application d'une formule définie à l'article 9 du contrat de gestion. La ponctualité de la distribution au J+1 était de 74,2 % en 1998, contre 92 % en 2006 et 95,1 % en 2008. Les objectifs du contrat de gestion sont ainsi largement réalisés. Un établissement indépendant mesure la qualité de la distribution sous le contrôle de l'IBPT.

meet de kwaliteit van de postbezorging, onder toezicht van het BIPT.

11.04 André Perpète (PS): De prijsstijging van het seniorenbiljet en van de Go Pass lijkt me overdreven en staat in geen verhouding tot de stijging van de productiekosten.

Wat de uren betreft waarop het seniorbiljet mag worden gebruikt, is het voor de senioren vooral belangrijk wanneer de trein aankomt, niet wanneer de trein vertrekt. Reizigers die om 9.48 uur in Aarlen de trein nemen, komen pas om 12.15 uur in Brussel aan, wanneer de pendelaars al uren op het werk zijn. Hun toelaten één uur vroeger te vertrekken, zou dus niet tot overvolle treinen leiden. Zo nodig zal ik op deze aangelegenheid terugkomen.

11.05 Peter Luykx (N-VA): De wijze van indexeren heeft erg ongelukkige gevolgen voor de gebruikers. Ik kan ook niet akkoord gaan met de stelling van de minister dat een hogere dotatie noodzakelijk is voor meer kwaliteit. Ik denk dat er andere mogelijkheden zijn. Wel ben ik het met haar eens dat het niet de taak van de politici is om zich met het management bezig te houden.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het leegstaand station van Bosvoorde" (nr. 8772)
- mevrouw Zoé Genot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Bosvoorde" (nr. 9052)

De **voorzitter:** Mevrouw Genot laat zich verontschuldigen.

12.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Het station Watermaal-Bosvoorde werd enkele jaren geleden gesloten, maar de halte wordt nog wel bediend. Het station zelf ligt er erg verloederd bij. Volgens het schepencollege weigert Infrabel het station te onderhouden. Kan de minister er bij Infrabel op aandringen het station te onderhouden, de verlichting te herstellen en het zwerfvuil op te ruimen?

Klopt het gerucht dat het station in 2009 wordt afgebroken om plaats te maken voor een nieuw station van het GEN?

12.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik heb een tweetalig antwoord, aangezien ook mevrouw

11.04 André Perpète (PS): La hausse du billet senior et du Go Pass me paraît disproportionnée. Elle est largement supérieure à celle des coûts de production.

En ce qui concerne les heures d'utilisation du billet senior, l'important pour les voyageurs est l'heure d'arrivée et non l'heure de départ. Les voyageurs qui partent d'Arlon à 9 h 48 n'arrivent à Bruxelles qu'à 12 h 15, quand les navetteurs sont depuis longtemps au travail. Les autoriser à partir une heure plus tôt n'entraînerait aucun problème d'affluence dans les trains. Je reviendrai sur cette question si nécessaire.

11.05 Peter Luykx (N-VA): Le mode d'indexation a des conséquences très malencontreuses pour les consommateurs. Je ne suis pas d'accord avec la position de la ministre selon laquelle une dotation plus élevée est nécessaire pour améliorer la qualité. Je pense qu'il existe d'autres possibilités. En revanche, je suis d'accord avec elle qu'il n'appartient pas aux responsables politiques de s'occuper de la gestion.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare désaffectée de Boitsfort" (n° 8772)
- Mme Zoé Genot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Boitsfort" (n° 9052)

Le **président:** Mme Genot s'est fait excuser.

12.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): La gare de Watermael-Boitsfort a été fermée il y a quelques années mais l'arrêt est encore desservi. Le bâtiment se trouve dans un état très délabré. Selon le collège des échevins, Infrabel refuse de l'entretenir. La ministre pourrait-elle insister auprès d'Infrabel pour qu'elle entretienne la gare, répare l'éclairage et enlève les détritiques ?

La rumeur selon laquelle la gare sera démolie en 2009 pour faire place à une nouvelle gare du RER est-elle exacte ?

12.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): J'ai une réponse bilingue, étant donné que Mme

Genot bij de oorspronkelijke vraagstellers was.

Genot avait à l'origine également posé une question sur le sujet.

(Frans) De stedenbouwkundige vergunning die nodig is om lijn 161 op vier sporen te brengen voorziet in de sloop van dat leegstaande gebouw. De sloopwerken staan ingepland voor februari-maart volgend jaar.

(En français) Le permis d'urbanisme pour la mise à quatre voies de la ligne 161 a prévu la démolition de ce bâtiment désaffecté. Elle est planifiée pour février-mars prochain.

(Nederlands) Het parkeerterrein valt onder de zogenaamde 'kleine wegenis' en dus moet de gemeente instaan voor het onderhoud, de openbare verlichting en het opruimen van het zwerfvuil. Er werden wel betonblokken geplaatst om te voorkomen dat voertuigen tot aan de rand van de perrons zouden komen.

(En néerlandais) Le parking relève de la "petite voirie" et la commune est donc responsable de l'entretien, de l'éclairage public et de l'évacuation des détrit. Des blocs de béton ont toutefois été placés pour éviter que les véhicules ne stationnent trop près des quais.

(Frans) Infrabel zal zo snel mogelijk het nodige doen met het oog op het onderhoud van de perrons.

(En français) Concernant l'entretien des quais, Infrabel interviendra dans les plus brefs délais.

(Nederlands) Naast de controle van de verlichting en de netheid, worden er schuilhokjes geplaatst ter vervanging van de luifel, die samen het gebouw wordt afgebroken. Later zal de aanleg van een overdekte sleuf volgen.

(En néerlandais) Outre le contrôle de l'éclairage et de la propreté, des abris seront aménagés en remplacement de l'auvent, qui sera détruit en même temps que le bâtiment. Un passage couvert sera aménagé ultérieurement.

(Frans) Met de bouw van de tunnel zal in 2009 een aanvang worden gemaakt, en de bovengrondse werkzaamheden gaan in 2013 van start. Er is geen nieuw stationsgebouw gepland.

(En français) La construction du tunnel débutera en 2009 et les travaux en surface en 2013. Un nouveau bâtiment de gare n'est pas prévu.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de exprestrein Brussel-Maastricht" (nr. 8809)

13 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le train express Bruxelles-Maastricht" (n° 8809)

13.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Sinds 24 november is er elk uur een treinverbinding tussen Brussel, Luik en Maastricht. Vanaf 1 januari 2009 zullen voor deze reis dezelfde tarieven gelden als in het binnenland, behalve voor Go Pass en Railplus. Wordt er voor jongeren in een ander tarief voorzien? Geldt het seniorenticket voor de verplaatsing naar Maastricht?

13.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Depuis le 24 novembre, un train circule chaque heure entre Bruxelles, Liège et Maastricht. À partir du 1^{er} janvier 2009, les tarifs en vigueur pour ce trajet seront identiques aux tarifs nationaux, excepté pour les formules Go Pass et Railplus. Un tarif spécifique sera-t-il prévu pour les jeunes ? Les billets seniors seront-ils valables pour le trajet vers Maastricht ?

13.02 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Vanaf 1 januari 2009 worden de prijzen naar Maastricht op exact dezelfde wijze berekend als de prijzen in het binnenland. Specifieke en voordelige producten met een forfaitaire prijs zullen echter niet geldig zijn tot in Maastricht.

13.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): À partir du 1^{er} janvier 2009, le prix des trajets vers Maastricht sera calculé exactement de la même manière que pour les trajets nationaux. Toutefois, les produits spécifiques et les produits avantageux à prix forfaitaire ne seront pas valables jusque Maastricht.

Het traject tussen Visé-Grens en Maastricht is door het internationale karakter volledig ten laste van de

De par son caractère international, le trajet entre Visé-frontière et Maastricht est entièrement à

commerciële dienst NMBS Reizigers Internationaal. De kosten moeten dus worden gedekt door de inkomsten.

Voor jongeren die occasioneel naar Maastricht reizen, is er in een tarief *Maastricht Youth* voorzien. Jongeren van 12 tot 26 jaar betalen vanaf 1 januari 2009 15 euro voor een retourticket naar Maastricht vanuit eender welk Belgisch station. Voor studenten worden een Schooltreinkaart en een Campuskaart ingevoerd voor het traject naar Maastricht. De prijzen worden bepaald zoals de binnenlandse prijzen.

Het seniorenbiljet is enkel geldig tot Visé, maar er bestaat wel een tarief *Maastricht Senior*: voor 10 euro kunnen 65-plussers vanuit elk station naar Maastricht reizen en terug.

13.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Is het biljet *Maastricht Senior* ook pas vanaf 9.00 uur geldig?

13.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik denk het niet, maar ik zal het navragen.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertragingen op de lijn Schaarbeek-Moeskroen" (nr. 8913)

14.01 Jean-Luc Crucke (MR): Op de lijn Schaarbeek-Moeskroen hebben de treinen gemiddeld tien minuten vertraging. Wat is daarvan de oorzaak? De reizigers klagen over een gebrek aan informatie. Kan daar een mouw worden aan gepast? Is het nog steeds de bedoeling het aantal treinen op die lijn te verdubbelen?

14.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De statistieken betreffende de algemene stiptheid laten een minder goede score zien voor september 2008. De vertragingen moeten hoofdzakelijk toegeschreven worden aan specifieke incidenten en onvoorziene omstandigheden. Het algemene stiptheidspercentage voor het gehele net daalde in september ook.

Infrabel heeft een actieplan opgesteld met zeer concrete maatregelen om de stiptheid te verbeteren. Prioritaire actiepunten zijn de vernieuwing van de belangrijkste spoorweginstallaties en de oprichting van tweeëntwintig teams voor technische interventies.

charge du service commercial SNCB Voyageurs International. Les recettes doivent donc couvrir les coûts.

Pour les jeunes qui se rendent occasionnellement à Maastricht, il existe le tarif *Maastricht Youth*. A partir du 1^{er} janvier 2009, les jeunes âgés entre 12 et 26 ans payeront 15 euros pour un billet aller-retour entre toute gare belge et Maastricht. En ce qui concerne les étudiants, une carte train scolaire et une carte campus pourront être utilisées pour le trajet vers Maastricht. Les prix correspondent aux prix pratiqués sur le réseau intérieur.

Le billet seniors n'est valable que jusqu'à Visé mais il existe toutefois un tarif *Maastricht Senior*: pour 10 euros, les 65 ans et + peuvent effectuer un trajet aller-retour entre toute gare belge et Maastricht.

13.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Le billet *Maastricht Senior* n'est-il également valable qu'à partir de 9 heures ?

13.04 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Je ne pense pas que cette restriction soit d'application mais je vais m'informer plus avant.

L'incident est clos.

14 Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards sur la ligne Schaarbeek-Mouscron" (n° 8913)

14.01 Jean-Luc Crucke (MR): La ligne Schaarbeek-Mouscron a un retard moyen de dix minutes. Quelles sont les causes de ces retards ? Les usagers se plaignent de ne pas être informés. Y a-t-il une solution à ce problème ? Le projet de doubler les trains se réalisera-t-il ?

14.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : Les statistiques de la ponctualité globale démontrent un moins bon score en septembre 2008. Les retards sont principalement à imputer à des causes ponctuelles et imprévisibles. Le chiffre global pour l'ensemble du réseau est également en baisse en septembre.

Infrabel a élaboré un plan d'action reprenant des mesures très concrètes pour améliorer la ponctualité et donnant la priorité au renouvellement des installations ferroviaires cruciales et à la mise en place de 22 équipes techniques d'intervention.

Sinds gisteren, 14 december, hebben de reizigers uit Leuze en Doornik de hele dag twee treinverbindingen per uur.

14.03 Jean-Luc Crucke (MR): Ik vrees dat u nog niet beschikt over de cijfers voor oktober en november want ik veronderstel dat ze ook niet goed zijn, gelet op de teneur van het artikel waarnaar ik verwijst.

Ik dank u voor de uitsplitsing.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de recente beschadigingen aan het station van Leuze-en-Hainaut" (nr. 8914)

15.01 Jean-Luc Crucke (MR): Zeer kort geleden werd het station van Leuze gevandaliseerd.

Het probleem is dat het station niet meer wordt bewaakt, al heeft de politie wel de opdracht dat te doen.

Wat is de stand van zaken in het station van Leuze? Hoe verloopt de samenwerking met de politie?

15.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Er werden inderdaad vernielingen aangericht in het station van Leuze-en-Hainaut. Er zal contact worden opgenomen met de politiediensten en de gemeente om een veiligheidsbeleid uit te stippelen.

Het veiligheidsprobleem zal worden aangepakt via de cel voor preventie en veiligheid van de *Corporate Security Service*. De aanwezigheid van agenten van Securail wordt versterkt en er wordt gezorgd voor gerichte bijstand bij het sluiten van het station. Vandaag, 15 december, komt dit probleem ook aan bod op de wekelijkse vergadering met de spoorwegpolitie.

In het station van Leuze-en-Hainaut werden er in 2007 74 incidenten vastgesteld, en tijdens de eerste helft van 2008 42.

De *Corporate Security Service* is bezig met een risicoanalyse, om uit te maken of dat station kan worden opgenomen in het Malagaplan bis inzake de uitrusting van stations met bewakingscamera's.

15.03 Jean-Luc Crucke (MR): Het lijkt me een goed idee dat er hierover overlegd wordt met de gemeente en de politiezone, aangezien het om

Depuis ce 14 décembre, les voyageurs de Leuze et Tournai bénéficient d'une deuxième relation horaire, toute la journée.

14.03 Jean-Luc Crucke (MR): Je crains que vous n'ayez pas encore à disposition les chiffres pour d'octobre et novembre car je suppose qu'ils ne seront pas bons non plus, vu la teneur de l'article auquel je me réfère.

Je vous remercie pour le dédoublement.

L'incident est clos.

15 Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les récentes dégradations à la gare de Leuze-en-Hainaut" (n° 8914)

15.01 Jean-Luc Crucke (MR): Très récemment, la gare de Leuze a été mise à sac.

Le problème est que la gare ne fait plus l'objet de surveillance, même si la police est chargée de surveiller le site.

Pouvons-nous faire le point sur la situation en gare de Leuze ? Comment se passe la collaboration avec la police ?

15.02 Inge Vervotte, ministre (en français): Des dégradations ont été constatées en gare de Leuze-en-Hainaut. Des contacts seront pris avec les services de police et la commune afin d'établir une politique de sécurité.

La question de la sécurité sera abordée via la cellule de prévention et sécurité de *Corporate Security Service*. La présence des agents Securail est intensifiée et une aide ciblée est apportée lors de la fermeture de la gare. Ce 15 décembre, ce problème sera abordée lors de la réunion hebdomadaire avec la police des chemins de fer.

A la gare de Leuze-en-Hainaut, 74 faits ont été constatés en 2007. Pour le premier semestre 2008 : 42 faits.

Le *Corporate Security Service* est occupé à réaliser une analyse de risques afin de déterminer si la gare pourra être intégrée dans le plan MALAGA bis, qui concerne l'implantation de caméras de surveillance.

15.03 Jean-Luc Crucke (MR): Je pense judicieux d'avoir une concertation avec la commune et la zone de police, puisqu'il s'agit ici d'une délinquance

lokale delinquentie gaat. Wel wil ik pleiten voor meer camerabewaking.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aantal treinverbindingen tussen Kortrijk, Doornik en Rijsel" (nr. 8931)

16.01 Jean-Luc Crucke (MR): De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, een ledenvereniging van openbaarvervoergebruikers, pleit ervoor meer treinen in te leggen tussen Kortrijk en Doornik, Doornik en Rijsel en Kortrijk en Rijsel. De Bond wijst er ook op dat de tarieven voor grensoverschrijdende verbindingen relatief hoog zijn. Tussen de Gewesten en over de staatsgrens heen bestaat er nochtans een dynamiek. Aan welke oplossing denkt u om de prijzen concurrerend te maken? Kan het treinaanbod op die lijnen worden vergroot?

16.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Er wordt geen supplement aangerekend voor grensoverschrijdende verbindingen. De prijs wordt berekend op grond van twee tarieven: de NMBS en de SNCF bepalen elk de prijs voor het traject dat op hun net wordt afgelegd, en die bedragen worden dan samengeteld. In het geval van grensoverschrijdend verkeer kennen de twee spoornetten belangrijke kortingen toe voor hun respectieve aandeel in de kosten. De NMBS heeft haar prijsaanbod voor korte grensoverschrijdende trajecten reeds aangepast. Voor een occasionele verplaatsing is het biljet 'Trampoline 1 dag' zelfs voordeliger dan het normale tarief dat voor het binnenlands verkeer voor een zelfde afstand geldt. Met dat biljet wil de NMBS dus haar klanten tevredenstellen, en ze is niet van plan de prijs nog meer te verlagen.

De NMBS evalueert regelmatig de vraag naar korte grensoverschrijdende trajecten. Als ze het nodig acht, stelt ze het aanbod bij.

Het huidige treinaanbod tussen Doornik en Rijsel en Kortrijk en Rijsel is het resultaat van besprekingen tussen de SNCF, de regio Nord-Pas de Calais en de NMBS. De dienstregeling is een compromis tussen de eisen van elk van de betrokken partijen. Gelet op het huidige verkeersvolume zijn de drie partners momenteel niet van plan het treinaanbod te vergroten, temeer daar er op het Franse net grote werken gepland zijn.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de

locale. Je plaide cependant pour davantage de vidéosurveillance.

L'incident est clos.

16 Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fréquence des trains entre Courtrai, Tournai et Lille" (n° 8931)

16.01 Jean-Luc Crucke (MR) : L'association d'usagers des transports en commun "Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers" plaide pour une augmentation de la fréquence des trains reliant Courtrai à Tournai, Tournai à Lille et Courtrai à Lille. Elle a également relevé que les billets pour les liaisons transfrontalières étaient relativement chers. Pourtant, il existe là une dynamique transfrontalière et entre Régions. Envisagez-vous une solution pour rendre les prix concurrentiels ? Peut-on augmenter la fréquence des trains sur ces lignes ?

16.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : Il n'existe aucun supplément lors du passage de la frontière. Le prix résulte de la juxtaposition de deux tarifications. La SNCB détermine le prix pour le trajet effectué sur son réseau et la SNCF fait de même. En trafic transfrontalier, les deux réseaux accordent des réductions importantes sur leurs parts respectives. La SNCB a déjà adapté son offre de prix pour les trajets transfrontaliers de courte distance. Pour un voyage occasionnel, le billet *Trampoline un jour* a un prix plus avantageux que le tarif normal, même en trafic intérieur, pour une même distance. En proposant ce billet, la SNCB vise donc à satisfaire sa clientèle et n'envisage pas de baisser davantage le prix.

La SNCB évalue régulièrement la demande pour des parcours transfrontaliers de courte distance et lorsqu'elle le juge nécessaire, elle adapte son offre. La desserte actuelle entre Tournai et Lille et Courtrai et Lille résulte de discussions entre la SNCF, la région Nord-Pas de Calais et la SNCB. Les horaires constituent un compromis entre les impératifs de chacune des parties. Étant donné le niveau actuel du trafic, les trois partenaires n'envisagent pas pour l'instant une augmentation de la fréquence, d'autant plus que d'importants travaux sont programmés du côté français.

L'incident est clos.

17 Question de M. Luk Van Biesen à la ministre

minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het taalgebruik in de PostPunten" (nr. 8950)

17.01 Luk Van Biesen (Open Vld): De laatste twee jaar werden verschillende kleine postkantoren vervangen door PostPunten. De tevredenheid bij de klanten is vrij groot. Nu doet het verschijnsel postpunt ook zijn intrede in Brussel. Dat schept meteen allerlei problemen inzake taalgebruik. Postbeambten moeten immers aan taalvereisten voldoen, maar in PostPunten geldt dat blijkbaar niet. Staat hierover iets in het contract? Bestaat er enige controle op het taalgebruik in PostPunten? Volgt er een evaluatie van de PostPunten en aan de hand van welke criteria? Kreeg de ombudsdienst al klachten over het taalgebruik in PostPunten?

17.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De naleving van de taalwetgeving is wel degelijk een van de toewijzingscriteria voor een PostPunt. Vanzelfsprekend heeft die verplichting enkel betrekking op de PostPuntactiviteiten en niet op de andere activiteiten van de winkel.

Het *field management* van De Post controleert geregeld het taalgebruik in PostPunten, ook via *mystery shopping*. Elk postpunt wordt jaarlijks door De Post geëvalueerd.

17.03 Luk Van Biesen (Open Vld): Ik ben blij dat er jaarlijks wordt geëvalueerd en dat er controles gebeuren. Heeft de minister een idee over het aantal controles op het taalgebruik? Worden voor Brussel dezelfde taalvereisten opgelegd als voor de andere regio's? Op welke manier bekijkt De Post de Brusselse situatie en de situatie in de Rand?

17.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De heer Van Biesen kan die gegevens schriftelijk opvragen.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Jean-Marc Nollet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het postkantoor van Leernes" (nr. 8745)

18.01 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen!): Ik diende mijn vraag een maand geleden al in, in de hoop ze snel te kunnen stellen, zodat u nog vóór 15 december – de geplande sluitingsdag voor het

de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'emploi des langues dans les Points Poste" (n° 8950)

17.01 Luk Van Biesen (Open Vld) : Au cours des deux dernières années, plusieurs petits bureaux de poste ont été remplacés par des Points Poste à la satisfaction générale des clients. L'apparition de ces Points Poste à Bruxelles entraîne cependant à présent toutes sortes de problèmes au niveau de l'emploi des langues, les contraintes linguistiques auxquelles les agents de La Poste sont tenus de se conformer ne s'appliquant manifestement pas aux Points Poste. Le contrat comprend-il des dispositions en la matière ? Contrôle-t-on l'emploi des langues dans les Points Poste ? Les Points Poste feront-ils l'objet d'une évaluation ? Quels seront les critères appliqués ? Le service de médiation a-t-il déjà reçu des plaintes concernant l'emploi des langues dans les Points Poste ?

17.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Le respect de la législation linguistique est un des critères d'attribution d'un Point Poste. Il va de soi que cette contrainte ne s'applique qu'aux activités du Point Poste et non aux autres tâches du commerce concerné.

Le *field management* de La Poste contrôle régulièrement l'utilisation des langues dans les Points Poste, y compris par le biais de clients mystère. Chaque Point Poste est évalué annuellement par La Poste.

17.03 Luk Van Biesen (Open Vld) : Je me félicite de ces évaluations annuelles et de ces contrôles. La ministre connaît-elle approximativement le nombre de contrôles visant l'emploi des langues ? Applique-t-on les mêmes exigences linguistiques à Bruxelles et dans les autres régions ? Comment La Poste voit-elle la situation à Bruxelles et dans la périphérie ?

17.04 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Il est loisible à M. Van Biesen de demander ces données par écrit.

L'incident est clos.

18 Question de M. Jean-Marc Nollet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture du bureau de poste de Leernes" (n° 8745)

18.01 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen!) : J'ai déposé ma question il y a un mois afin de pouvoir la poser rapidement pour que vous puissiez agir avant le 15 décembre, jour de fermeture du bureau de

postkantoor van Leernes en enkele andere kantoren – zou kunnen reageren. Pas vandaag, op 15 december, krijg ik echter de kans mijn vraag te stellen. De Post en uzelf hadden ons verzekerd dat er overal waar een postkantoor zou verdwijnen, eerst een PostPunt zou worden geopend, ook al is dit niet contractueel bepaald. Die belofte werd echter niet gehouden. In Leernes, Luingne en Souvret werd geen PostPunt geopend. De Post doet haar belofte dus niet gestand, en uzelf zet uw eigen verklaringen op losse schroeven. Welke maatregelen zal u nemen om ervoor te zorgen dat dat kantoor weer opengaat?

poste de Leernes et de quelques autres. Nous sommes le 15 décembre et je ne peux poser ma question qu'aujourd'hui. L'engagement pris n'a pas été respecté. La Poste avait confirmé que, pour chacune des fermetures de bureau de poste, elle garantissait de procéder préalablement à l'ouverture d'un Point Poste, et ce sans que cela ne soit prévu contractuellement. La Poste et vous-même avez confirmé cet engagement. Aujourd'hui, il n'y a pas de Point Poste ouvert à Leernes, à Luingne ou à Souvret. Donc, La Poste renie ses engagements et vous-même, vous vous mettez en porte-à-faux par rapport à vos déclarations. Je vous demande dès lors ce que vous allez faire pour la réouverture de ce bureau.

Het gaat hier niet langer om een principiële kwestie, maar wel om het vertrouwen dat men kan hebben in een gegeven woord.

Il ne s'agit plus d'un débat de principe mais de la question de la confiance qu'on peut accorder à la parole donnée.

18.02 Minister **Inge Vervotte** (Frans): Ik heb het verzoek aan De Post bezorgd, maar er werd geen gevolg aan gegeven. Het beheerscontract wordt nageleefd en ik heb altijd gezegd dat ik die toezegging op geen enkele wijze kon afdwingen.

18.02 **Inge Vervotte**, ministre (en français) : J'ai transmis la demande à La Poste, qui n'a pas donné suite à cette demande. Cela se fait dans le respect du contrat de gestion. J'ai toujours dit que je n'avais aucun moyen de l'exiger de sa part.

18.03 **Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen!): Ik dank u voor uw poging. Die verplichting was niet in het beheerscontract opgenomen en u kan die dus niet afdwingen, zoveel staat juridisch gezien vast. De Post heeft echter meer verplichtingen op haar schouders genomen dan het beheerscontract strikt genomen oplegt. Als toezichthoudende minister moet u ervoor zorgen dat degene die zijn verplichtingen niet nakomt, bestraft wordt.

18.03 **Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen!) : Merci pour votre démarche. Le contrat de gestion ne prévoyait pas cette obligation. Vous ne pouvez donc pas intervenir, c'est un fait juridique. Mais La Poste s'est engagée au-delà de son contrat de gestion. En tant que ministre de tutelle, vous devez intervenir pour sanctionner qui ne respecte pas ses engagements.

18.04 Minister **Inge Vervotte** (Frans): En hoe kan ik De Post bestraffen?

18.04 **Inge Vervotte**, ministre: (en français) : Et comment puis-je la sanctionner ?

18.05 **Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen!): Financieel! Als het overheidsbedrijf verklaart dat het op een bepaalde manier zal handelen en dat vervolgens niet doet en de toezichthoudende minister dat door de vingers ziet, hoe kan u of De Post dan nog geloofwaardig zijn? De gemeente, in het specifieke geval van Leernes, heeft zeker moeite gedaan. De inzet van de gemeente staat buiten kijf.

18.05 **Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen!) : Financièrement ! Si l'institution publique affirme qu'elle va agir d'une manière, qu'elle ne le fait pas et que sa ou son ministre de tutelle n'intervient pas, comment voulez-vous qu'on puisse encore vous croire ou croire La Poste ? On ne peut pourtant pas dire que dans le cas précis de Leernes, la commune n'a pas essayé. On ne peut donc pas dénoncer un manque de volonté de la commune.

U moet optreden want het gaat om het niet-naleven van een verbintenis. Indien een toezichthoudende minister een overheidsinstelling die haar eigen verbintenissen niet nakomt, niet kan sanctioneren, denk ik dat de relaties tussen de burger en de betrokken overheidsinstelling zullen ontsporen.

Vous devez intervenir parce qu'il s'agit du non-respect d'un engagement. Si un ministre de tutelle ne peut pas sanctionner une institution publique qui ne respecte pas ses propres engagements, je crois que nous allons vers des dérives quant à la relation entre le citoyen et l'institution publique concernée.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de heropening van de stopplaats Dave op de NMBS-lijn Namen-Dinant" (nr. 8909)

19.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Het station van Dave, op de lijn Namen-Dinant, werd enkele jaren geleden gesloten. Voor de inwoners van dat dorp bood de trein nochtans een mobiliteitsoplossing. Blijkbaar zou het inrichten van een stopplaats niet buitensporig duur zijn.

Wanneer en waarom werd de stopplaats van Dave afgeschaft? Werd er nagegaan welk reizigerspotentieel de stopplaats heeft en hoeveel het zou kosten om ze te heropenen? Behoort een heropening tot de mogelijkheden?

19.02 Minister Inge Vervotte (*Frans*): Het station van Dave werd in 1984 gesloten wegens het geringe aantal reizigers dat in dat station op- en afstapte. Het vervoersaanbod op de as Namen-Dinant zal onder de loop worden genomen in het kader van een vervoersplan zoals bedoeld in artikel 10 van het beheerscontract 2008-2012. Bedoeling is dat de NMBS tegen december 2011 in overleg met het Directoraat-generaal Vervoer te Land, de regionale vervoersmaatschappijen en andere *stakeholders* een klantgericht en geïntegreerd vervoersconcept zal implementeren. Via marktpotentieelonderzoeken zullen missing links worden opgespoord, zodat het treinaanbod beter wordt afgestemd op de behoeften van de reizigers. Daarbij zal onder meer rekening worden gehouden met wijzigingen in de vraag. In dat kader zal werk moeten worden gemaakt van nieuwe of betere synergieën met de openbaarvervoermaatschappij TEC Namur-Luxembourg.

19.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Er is veel veranderd sinds 1984. Zo is er meer bepaald een mentaliteitsomslag geweest met betrekking tot de auto, omdat de brandstofprijs een issue is geworden. Bovendien ligt het station aan de rand van een gebied waar inmiddels een nieuwe verkaveling werd gerealiseerd. Er is dus wel degelijk een reizigerspotentieel.

Ik vraag u dus die werkhypothese in overweging te nemen.

Het incident is gesloten.

20 Samengevoegde vragen van
- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS"

19 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réouverture du point d'arrêt de Dave sur la ligne SNCB Namur-Dinant" (n° 8909)

19.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): La gare de Dave, sur la ligne SNCB Namur-Dinant, a été fermée il y a quelques années. Le train constituerait pourtant une solution de mobilité pour les habitants de ce village. Il apparaît que la création d'un point d'arrêt n'aurait pas un coût démesuré.

Pour quelle raison et depuis quand le point d'arrêt de Dave a-t-il été supprimé? Existe-t-il des études quant à son potentiel voyageurs et au coût de sa réouverture? Sa réouverture peut-elle être envisagée?

19.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): La gare de Dave a été fermée en 1984 au vu de sa faible fréquentation. L'offre de transport sur l'axe Namur-Dinant fera l'objet d'un examen dans le cadre d'un plan de transport prévu à l'article 10 du contrat de gestion 2008-2012. Il est prévu que, pour décembre 2011, la SNCB implémentera, en concertation avec la Direction générale Transport terrestre, les sociétés régionales de transport et d'autres "stakeholders", un concept de transport intégré et orienté clients. Via des études de potentiel de marché, les chaînons manquants doivent être décelés de sorte que l'offre train corresponde mieux aux besoins des voyageurs. Il sera alors tenu compte entre autres des modifications de la demande. Dans ce cadre, des synergies avec la société TEC Namur-Luxembourg devront être améliorées ou développées.

19.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Beaucoup de choses ont changé depuis 1984, en l'occurrence, le rapport à la voiture, puisque la question du prix des carburants est intervenue. De plus, la gare se situe en bordure d'un quartier loti depuis lors. C'est pourquoi un potentiel voyageurs existe à cet endroit.

Je vous demande donc d'envisager cette hypothèse de travail.

L'incident est clos.

20 Questions jointes de
- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 8955)

(nr. 8955)

- mevrouw Katia della Faille de Leverghem aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de wijzigingen van het dienstrooster van de NMBS voor het station van Haacht" (nr. 8999)
- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 9012)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling" (nr. 9046)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 9065)
- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 9143)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 9176)
- de heer Raf Terwingen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een aantal aanpassingen met betrekking tot de dienstregeling van de NMBS in Limburg en de voorziene investeringen door de NMBS" (nr. 9220)

20.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Volgens de NMBS betekent de nieuwe dienstregeling die dit weekend van kracht werd, een verbetering voor 36.000 reizigers en een verslechtering voor 5.000 reizigers. Het is mij opgevallen dat de reistijd bijna overal is gestegen. Eerder werd al gezegd dat dit te wijten is aan infrastructuurwerken. Hoeveel spoorlijnen hebben voortaan een langere reistijd? Zullen de treinen daardoor stipter rijden?

20.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Tegen de nieuwe dienstregeling die gisteren in werking is getreden, is er al heel wat protest gerezen. Moeten de vertegenwoordigers van de pendelaars, het Raadgevend Comité en de gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen niet betrokken worden bij het opstellen van de nieuwe dienstregelingen? Waarom worden de beslissingen ter zake niet sneller megedeeld?

20.03 Peter Luykx (N-VA): Op 14 december werd de nieuwe dienstregeling van de NMBS ingevoerd. De pendelaars uit Noord-Limburg en de Kempen die naar Brussel sporen, ondervonden eerder al een aanzienlijke verbetering dankzij de overstapplaats

- Mme Katia della Faille de Leverghem à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences de l'adaptation des horaires de la SNCB pour la gare de Haacht" (n° 8999)
- Mme Valérie Déom à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 9012)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de train" (n° 9046)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 9065)
- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 9143)
- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 9176)
- M. Raf Terwingen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une série d'adaptations de l'horaire de la SNCB dans le Limbourg et les investissements prévus par la SNCB" (n° 9220)

20.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Selon la SNCB, le nouvel horaire mis en service ce week-end représente une amélioration pour 36.000 voyageurs et une détérioration pour 5.000 autres. J'ai été frappé de constater que le temps de parcours a augmenté presque partout. Il a déjà été dit auparavant que ce problème était dû à des travaux d'infrastructure. Sur combien de lignes le temps de parcours est-il aujourd'hui plus long ? Les trains seront-ils de ce fait plus ponctuels ?

20.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Entrés en vigueur hier, les nouveaux horaires ont entraîné de nombreuses protestations. N'y aurait-il pas lieu d'associer les représentants des navetteurs et le comité consultatif ainsi que les sociétés régionales de transport en commun à l'établissement des nouveaux horaires ? Pourquoi les décisions en la matière ne sont-elles pas communiquées plus vite ?

20.03 Peter Luykx (N-VA) : Les nouveaux horaires de la SNCB sont entrés en vigueur le 14 décembre. Les navetteurs du nord du Limbourg et de la Campine qui se rendent à Bruxelles ont, précédemment déjà, bénéficié d'une amélioration

te Herentals. In de avondspits kan de verbinding daar echter zeer vaak niet gegarandeerd worden wegens vertragingen. Is de minister het ermee eens dat het traject Mol-Neerpelt-Brussel verbeterd moet worden? Is een rechtstreekse verbinding tussen Noord-Limburg/Kempen en Brussel in de toekomst mogelijk en wanneer?

considérable grâce à la gare de correspondance d'Herentals. Durant la pointe du soir, toutefois, il arrive très souvent que la correspondance ne puisse être assurée en raison de retards. La ministre est-elle d'accord pour dire que le trajet Mol-Neerpelt-Bruxelles doit être amélioré ? Une liaison directe entre le nord du Limbourg/la Campine et Bruxelles est-elle envisageable et dans quel délai ?

20.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Over de jaarlijkse aanpassing van de dienstregeling wordt beslist in het licht van het beheerscontract dat tegen 2012 een stijging van het aantal reizigers met 25% verwacht. Maar de verbeteringen aan het vervoerplan moeten in de lijn liggen van de beschikbare productiemiddelen en de verkeerscapaciteit op het netwerk. De aanpassingen in december 2008 hebben te maken met de herziening van het aanbod rond Antwerpen naar aanleiding van het in gebruik nemen van het ondergrondse station. Tegelijk werden een aantal situaties in andere zones van het land aanzienlijk verbeterd (lijn 94 Aat-Doornik, lijn 161-162 Brussel-Aarlen en lijn 36 Brussel-Luik).

20.04 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*) : Les adaptations horaires annuelles sont décidées en fonction du contrat de gestion qui prévoit une augmentation du nombre de voyageurs de 25 % d'ici 2012. Les améliorations au plan de transport doivent néanmoins cadrer avec la disponibilité des moyens de production et les capacités de circulation sur le réseau. En décembre 2008, les adaptations sont liées à la révision de l'offre autour d'Anvers suite à la mise en service de la gare souterraine. Conjointement, des améliorations sensibles ont été apportées dans d'autres zones du pays (ligne 94 Ath-Tournai, ligne 161-162 Bruxelles-Arlon et ligne 36 Bruxelles-Liège).

Op de lijn Aat-Doornik zijn er twee treinen per uur tussen Doornik, Leuze en Brussel, in plaats van een tevoren. Op de lijn Brussel-Aarlen zal een P-trein die enkel op vrijdag reed, voortaan van maandag tot vrijdag rijden. Op de lijn Brussel-Luik worden de stopplaatsen Diegem en Zaventem beter bediend. De dienst Luik-Aken hangt af van een financieel akkoord met Duitsland. Op de lijn Luik-Welkenraedt zijn vraag en aanbod momenteel in evenwicht.

Pour la ligne Ath-Tournai, il y a deux trains par heure reliant Tournai, Leuze et Bruxelles au lieu d'un auparavant. Pour la ligne Bruxelles-Arlon, un train P qui circulait uniquement le vendredi circulera dorénavant du lundi au vendredi. Pour la ligne Bruxelles-Liège, les points d'arrêts de Diegem et de Zaventem seront mieux desservis. La desserte Liège-Aix est conditionnée par un accord financier avec l'Allemagne. Sur la ligne Liège-Welkenraedt, l'offre actuelle répond à la demande.

Door de aan de gang zijnde infrastructuurwerken (GEN rond Brussel, Diabolo, opnieuw elektrificeren van lijn 162, renovatie van lijn 130...) kunnen er geen grote aanpassingen gebeuren op de lijnen in kwestie.

Les travaux d'infrastructure en cours (RER autour de Bruxelles, Diabolo, ré-électrification de la ligne 162, rénovation de la ligne 130 ...) ne permettent pas d'adaptations conséquentes sur les lignes concernées.

(*Nederlands*) Op de as Neerpelt-Mol en Hasselt-Mol rijdt momenteel een gecadanceerde trein per uur. Wegens het enkelsporig karakter van deze as is er geen drukker verkeer mogelijk. Op de as Neerpelt-Mol rijden er op piekmomenten wel nog enkele bijkomende treinen.

(*En néerlandais*) Pour l'instant, un train cadencé par heure est prévu sur l'axe Neerpelt-Mol et Hasselt-Mol. Comme il s'agit d'un axe à une seule voie, il est impossible d'y prévoir une circulation plus dense. Quelques trains supplémentaires circulent toutefois sur l'axe Neerpelt-Mol aux heures de pointe.

De IC-R verbinding Turnhout-Brussel is erg gevoelig voor stiptheidsproblemen omwille van drie redenen: de kruising van de spoorlijnen 25 en 27, het enkelsporig baanvak tussen Kontich en Lier en het 'verzadigd' karakter van de trajecten Brussel-Antwerpen en Antwerpen-Herentals.

La liaison IC-R entre Turnhout et Bruxelles est très sensible aux problèmes de ponctualité et ce pour trois raisons : le croisement des lignes 25 et 27, le tronçon à voie unique entre Kontich et Lier et la « saturation » des liaisons Bruxelles-Anvers et Anvers-Herentals.

Kleine problemen elders op het net kunnen leiden

Des problèmes mineurs survenant ailleurs sur le

tot een vertraging van de IC-R bij aankomst in Herentals, waarbij de aansluiting met de IRe richting Neerpelt verloren gaat.

Het is niet mogelijk om, in geval van kleine vertragingen, de IRe-lijn te laten wachten in Herentals. Dit zou immers ernstige gevolgen hebben voor de klokvastheid van de volgende treinen omwille van het enkelsporig karakter en bijgevolg de beperkte kruisingsmogelijkheden van de lijn Mol-Neerpelt en omwille van het feit dat de trein bij aankomst in Neerpelt op acht minuten moet klaargestoomd worden voor de terugrit naar Antwerpen.

De huidige spoorweginfrastructuur laat niet toe het treinaanbod uit te breiden richting het noorden van Limburg. Een rechtstreekse verbinding vanuit deze regio naar Brussel is niet aan de orde wegens een aantal problemen van infrastructurele aard: ten gevolge van het enkelsporig karakter van de spoorlijn tussen Neerpelt en Mol zou er een keuze moeten worden gemaakt tussen een lijn naar Antwerpen of een naar Brussel en bovendien is deze lijn niet geëlektrificeerd zodat uitsluitend - nu al vrij schaars - diesellocomotieven kunnen worden ingezet. Het verdubbelen van enkelspoor en het elektrificeren van lijnen is een optie die wordt onderzocht in het kader van de IJzeren-Rijnverbinding. Daarnaast zal de NMBS uiterlijk tegen december 2011, in overleg met onder meer de DGVl en de regionale vervoersmaatschappijen een klantgericht en geïntegreerd vervoersconcept implementeren. Dit staat zo in het beheerscontract.

(Frans) Naast de gewone contacten vond begin september een bijzondere informatievergadering over de nieuwe dienstregeling plaats met het Raadgevend Comité van de Gebruikers.

Zodra de wijzigingen in het treinaanbod bekend zijn, worden de gewestelijke vervoermaatschappijen op de hoogte gebracht. De NMBS heeft een open oor voor de verzuchtingen van haar cliënteel. Rekening houdend met de massale reacties in verband met Brussel-Congres, werd gisteren al beslist het aanbod in Brussel-Congres aan te passen en het bestaande treinaanbod alsnog te behouden.

De klachten die de NMBS krijgt, betreffen de verbindingen tijdens de spits en op werkdagen, alsook het aantal stations waar halt wordt gehouden. Tussen 1 november 2008 en 11 december 2008 werden er 364 klachten ingediend met betrekking tot de nieuwe dienstregeling. In 2007 waren er dat voor dezelfde periode 1.613.

De reizigers kunnen hun opmerkingen schriftelijk

réseau peuvent retarder l'arrivée du train IC-R à Herentals, aussi les voyageurs risquent-ils de rater la correspondance avec l'IRe vers Neerpelt.

En cas de retards peu importants, il n'est pas possible de faire attendre les trains de la ligne IRe à Herentals, sous peine d'hypothéquer gravement le cadencement des trains suivants. Cette situation s'explique par le peu de possibilités de croisement qu'offre la ligne à voie unique Mol-Neerpelt et le peu de temps - huit minutes - dont dispose le machiniste à Neerpelt pour préparer le convoi en vue du trajet retour vers Anvers.

L'infrastructure actuelle ne permet ni l'extension de l'offre ferroviaire vers le nord du Limbourg, ni la création d'une liaison directe de cette région vers Bruxelles. Étant donné que le tronçon Neerpelt-Mol est à voie unique, un choix devrait être opéré entre une liaison vers Anvers ou vers Bruxelles. De plus, cette ligne n'étant pas électrifiée, seules des locomotives diesel - un matériel loin d'être surnuméraire - peuvent être utilisées. La mise à double voie et l'électrification de certaines lignes est à l'étude dans le cadre du Rhin de fer. De plus, aux termes du contrat de gestion, la SNCB mettra en œuvre, au plus tard pour décembre 2011, un concept de transport intégré et axé sur le client en concertation, notamment, avec la DGTT et les sociétés régionales de transport.

(En français) Outre des contacts réguliers, une séance d'information particulière sur les nouveaux horaires a eu lieu avec le Comité consultatif des usagers début septembre.

Dès que les adaptations de l'offre de train sont connues, les sociétés régionales des transports sont mises au courant. La SNCB est à l'écoute de sa clientèle. Vu le grand nombre de réactions au sujet de Bruxelles-Congres, à partir d'hier, il a été décidé de réadapter l'offre à Bruxelles-Congres et de la maintenir telle quelle.

Les plaintes adressées à la SNCB ont trait aux relations durant les heures de pointe et les jours ouvrables ainsi qu'au nombre de gares desservies par la relation. Entre le 1^{er} novembre 2008 et le 11 décembre 2008, il y a eu 364 plaintes concernant les nouveaux horaires. En 2007, pour la même période, le nombre était de 1.613.

Les clients qui souhaitent faire part de leurs

bezorgen aan de klantendienst van de NMBS of kunnen telefoneren naar het callcenter van de NMBS op het nummer 02/528 28 28.

Vanaf de eerste dag van de toepassing van de nieuwe dienstregeling zal de situatie worden gevolgd en geëvalueerd. Afhankelijk van het geval en voor zover dit haalbaar is, zijn gerichte aanpassingen mogelijk in januari en februari. Belangrijke wijzigingen worden traditioneel in juni en in december aangebracht. De informatiecampagne met betrekking tot de wijzigingen, die via diverse kanalen verloopt, ging van start op 1 december jongstleden.

(Nederlands) Voor deze campagne worden negentien verschillende mediakanalen ingezet, zowel van interne als van externe aard.

(Frans) De communicatiecampagne van de NMBS zal slechts twee weken lopen, teneinde zoveel mogelijk reizigers op het juiste moment te bereiken en de boodschap op het gepaste ogenblik te kunnen herhalen. Zo moet elke reiziger op de hoogte gebracht worden van de wijzigingen die hem aanbelangen met ingang van zondag 14 en maandag 15 december.

(Nederlands) Een eerdere start van de campagne zou de aandacht doen verslappen bij de effectieve ingebruikname van het nieuwe uurrooster. De nieuwe regeling was al sinds 7 november consulteerbaar op de NMBS-website.

Op een aantal lijnen vraagt Infrabel om vanaf 14 december 2008 in een bijkomende reistijd te voorzien omwille van de start van nieuwe werken. Het gaat hoofdzakelijk om werken op de verbindingen vanuit Brussel, de Kempen en Limburg naar Antwerpen en op de verbindingen naar Luxemburg. Op de lijn Brussel-Leuven-Luik wordt een aantal buffertijden geschrapt omdat bepaalde werven er beëindigd zijn. Dit alles zal in principe geen invloed hebben op de stiptheidscijfers.

20.05 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De behoeften zijn groot. Als men daar onmiddellijk middelen voor kan inzetten, mag men niet aarzelen.

20.06 **Peter Luykx** (N-VA): Ik roep de minister op om zo snel mogelijk een verbeterde verbinding tussen het centrum van het land en het noorden van Limburg te realiseren. Onze regio is in volle economische expansie. Het gaat niet op dat de NMBS deze streek als achtergesteld gebied blijft

remarques peuvent s'adresser au service clientèle de la SNCB, poser leurs questions au *call-center* de la SCNB, au numéro : 02/528.28.28.

Un suivi et une évaluation de la situation auront lieu dès le premier jour de l'application des nouveaux horaires. Selon le cas et la faisabilité, des retouches ponctuelles peuvent être apportées en janvier et février. Pour le reste, les changements importants ont traditionnellement lieu en juin et décembre. La campagne d'information pluridisciplinaire relative à des changements a commencé le 1^{er} décembre dernier.

(En néerlandais) Pour cette campagne, Il sera fait usage de dix-neuf médias différents, tant internes qu'externes.

(En français) La SNCB concentrera sa campagne de communication sur deux semaines, pour obtenir une couverture et une répétition optimales, afin que chaque client soit informé des changements qui le concernent pour le dimanche 14 et le lundi 15 décembre.

(En néerlandais) Un lancement antérieur de la campagne aurait entraîné un relâchement de l'attention lors de la mise en œuvre effective du nouvel horaire. Celui-ci pouvait être consulté depuis le 7 novembre dernier déjà sur le site internet de la SNCB.

Pour certaines lignes, Infrabel demande de prévoir, à partir du 14 décembre 2008, un temps de voyage supplémentaire en raison du début de nouveaux travaux. Il s'agit principalement de travaux sur les liaisons au départ de Bruxelles, de la Campine et du Limbourg à destination d'Anvers et sur les liaisons à destination du Luxembourg. Plusieurs délais tampons seront supprimés sur la ligne Bruxelles-Louvain-Liège parce que certains chantiers y sont terminés. Tous ces éléments n'auront en principe aucune influence sur les chiffres en matière de ponctualité.

20.05 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Les besoins sont importants. Si l'on peut y consacrer des moyens tout de suite, il ne faut pas hésiter.

20.06 **Peter Luykx** (N-VA): J'appelle la ministre à améliorer dans les meilleurs délais les relations entre le centre du pays et le nord du Limbourg. Notre région est en pleine expansion économique. La SNCB ne peut plus traiter cette région en parent pauvre.

behandelen.

20.07 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Als bepaalde opties ter zake mogelijk worden, zal ik ze zeer zeker verdedigen.

Het incident is gesloten.

21 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Luk Van Biesen** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheidsdienst van de NMBS" (nr. 8975)
- mevrouw **Katrin Jadin** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "Securail" (nr. 8981)

21.01 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Het aantal oproepen dat Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS, ontvangt, neemt elk jaar toe: van 38.000 oproepen in 2004 tot 43.000 in 2007. Op 1 september 2008 werd nogmaals een stijging met 3 à 5 procent opgetekend. De helft van de interventies neemt Securail voor zijn rekening, de rest wordt verdeeld onder de politie en de dienst 100.

Wat is de visie van de minister op deze voortdurende toename van het aantal interventies van Securail? Hoe zullen de controles verder worden opgevoerd?

21.02 **Katrin Jadin** (MR): Volgens de pers zouden de agenten van Securail dit jaar opvallend vaak tussenbeide gekomen moeten zijn. Klopt die informatie? Wat is de rol van die agenten? Over welke middelen beschikken ze? Hoe verloopt de samenwerking met de spoorwegpolitie?

Voorts zouden er honderden metaaldiefstallen zijn gepleegd. Klopt dat? Welke maatregelen werden er getroffen of zullen er getroffen worden om die plaag tegen te gaan?

Ten slotte zou de personeelsformatie van Securail 425 agenten tellen. Volstaat dit? Welke basisopleiding of bijscholing krijgen die agenten?

21.03 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De veiligheids- en bewakingsactiviteiten bij de spoorwegen maken deel uit van de opdrachten waarvan de coördinatie verzorgd wordt door de *Corporate Security Service* (CSS), de veiligheidsdienst van de NMBS-Holding.

(*Nederlands*) De beveiligings- en bewakingsactiviteit behoort tot de voornaamste openbare dienstverplichtingen van de NMBS-Holding. Dit vergt een gecoördineerde aanpak van

20.07 **Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*) : Si certaines options devaient s'avérer réalisables, je les défendrai très certainement.

L'incident est clos.

21 **Questions jointes de**

- M. **Luk Van Biesen** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service de sécurité de la SNCB" (n° 8975)
- Mme **Katrin Jadin** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "Securail" (n° 8981)

21.01 **Luk Van Biesen** (Open Vld) : Le nombre d'appels reçus par Securail, le service de sécurité de la SNCB, augmente chaque année. Ce nombre est ainsi passé de 38.000 en 2004 à 43.000 en 2007. Une augmentation de 3 à 5 % a encore été constatée depuis le 1^{er} septembre 2008. La moitié des interventions sont assurées par Securail lui-même et l'autre moitié par la police d'une part et le service 100 d'autre part.

Que pense la ministre de cette augmentation constante du nombre d'interventions réalisées par Securail ? Quelles mesures seront prises pour renforcer les contrôles ?

21.02 **Katrin Jadin** (MR) : La presse rapporte que les interventions des agents Securail auraient été particulièrement nombreuses cette année. Qu'en est-il ? Quel est le rôle de ces agents ? De quels moyens disposent-ils ? Comment s'organise la collaboration avec la police des chemins de fer ?

Par ailleurs, les vols de métaux se compteraient par centaines. Qu'en est-il ? Quel dispositif a été ou sera mis en place pour contrer ce fléau ?

Enfin, le cadre de Securail serait de 425 agents. Est-il suffisant ? Quelle est la formation initiale ou continue des agents ?

21.03 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*) : Les activités de sécurité et de gardiennage sur le domaine ferroviaire font partie des missions dont la coordination est assurée par le *Corporate Security Service* (CSS), le service de sécurité de la SNCB-Holding.

(*En néerlandais*) Les activités de sécurité et de gardiennage figurent parmi les principales obligations de service public de la SNCB Holding. Elles requièrent une approche coordonnée des

de overheidsinstanties en de drie vennootschappen van de NMBS-Groep. Men heeft een geactualiseerde wetgeving inzake spoorwegpolitie en een specifieke wetgeving inzake administratieve sancties ter beschikking. De NMBS-Holding moet de concrete maatregelen voor de beveiligings- en bewakingsactiviteit opnemen in een strategisch beleidsplan tegen eind 2008.

(Frans) De samenwerking met de spoorwegpolitie is ingeschreven in het beheerscontract. Het strategisch veiligheidsplan van de NMBS-Holding voorziet in het opstellen van operationele protocolakkoorden tussen de CSS en de spoorwegpolitie.

(Nederlands) Het strategisch beleidsplan ligt momenteel bij mij en de DGVL ter studie.

(Frans) De Securail-agenten beschikken over bevoegdheden die hun verleend worden krachtens de wet van 10 april 1990. Ze hebben onder andere de toestemming om spray en handboeien bij zich te hebben en over te gaan tot identiteitscontroles in afwachting dat de politie aankomt. Ze kunnen ook personen die geen geldig vervoerbewijs hebben, de toegang verbieden tot de zone waar zo'n vervoerbewijs vereist is.

(Nederlands) Tussen 1999 en 2008 is de interne bewakingsdienst van de spoorwegen ongevormd tot de veiligheidsdienst Securail. Tijdens die periode is het kader voor het aantal veiligheidsagenten gestegen van 158 tot 525 op 1 september 2008. Het effectief aantal personeelsleden bedroeg 429.

(Frans) Er werd in november een selectieproef georganiseerd. Wie daarvoor slaagde, zal in januari 2009 in dienst worden genomen, na een selectieprocedure te hebben doorlopen en een opleiding te hebben gevolgd, eerst voor bewakings- en vervolgens voor veiligheidsagent. De agenten die hun identificatiekaart hebben gekregen, moeten zich bijscholen om ze te behouden.

(Nederlands) In 2007 ontving de NMBS-Holding van de Staat een compensatie van 9,4 miljoen euro voor de kosten van het personeel dat men speciaal heeft moeten aanwerven en opleiden voor veiligheid en bewaking. Daarbij komt vanaf 2008 een extra bijdrage van 10 miljoen euro. Het aantal oproepen bij het Security Operations Center steeg van 23.558 in 2003 naar 43.141 in 2007 en 45.836 in 2008.

(Frans) Er werd een werkgroep opgericht om preventieve, curatieve en repressieve maatregelen

instances publiques et des trois sociétés du Groupe SNCB. La SNCB dispose pour ce faire d'une législation actualisée en matière de police ferroviaire et d'une législation spécifique en matière de sanctions administratives. La SNCB Holding doit intégrer les mesures concrètes relatives aux activités de sécurité et de gardiennage dans un plan stratégique, d'ici à la fin de 2008.

(En français) La collaboration avec la police des chemins de fer est prévue dans le contrat de gestion. Le plan stratégique de sécurité de la SNCB-Holding prévoit l'établissement de protocoles d'accord opérationnels entre le CSS et la police des chemins de fer.

(En néerlandais) Le plan stratégique est à l'étude auprès de mes services et de la DGTT.

(En français) Les agents Securail disposent des compétences qui leur sont accordées en vertu de la loi du 10 avril 1990. Ils ont entre autres l'autorisation d'être munis d'un spray et de menottes, et de procéder à des contrôles d'identité en attendant l'arrivée de la police. Ils peuvent également refuser aux personnes qui ne sont pas munies d'un titre de transport valable l'accès à la zone dans laquelle un tel titre est exigé.

(En néerlandais) Entre 1999 et 2008, le service interne de gardiennage des chemins de fer a été transformé en service de sécurité, dénommé Securail. Au cours de cette période, le cadre des agents de sécurité est passé de 158 à 525 le 1^{er} septembre 2008. Le nombre effectif de membres du personnel s'élève à 429.

(En français) Une épreuve de recrutement a eu lieu en novembre. Les lauréats seront engagés en janvier 2009, après avoir suivi une procédure de sélection et une formation afin de devenir agent de gardiennage et, ensuite, agent de sécurité. Les agents qui ont obtenu leur carte d'identification doivent suivre une formation continue pour la conserver.

(En néerlandais) En 2007, la SNCB-Holding a reçu de l'État une compensation de 9,4 millions d'euros pour les frais liés au personnel spécialement recruté et formé pour assurer la sécurité et le gardiennage. À ce montant s'ajoute une contribution supplémentaire de 10 millions d'euros à partir de 2008. Le nombre d'appels traités au Security Operations Center est passé de 23.558 en 2003 à 43.141 en 2007 et à 45.836 en 2008.

(En français) Un groupe de travail a été créé pour élaborer des mesures préventives, curatives et

uit te werken, teneinde een antwoord te bieden op het maatschappelijke probleem van de metaaldiefstallen. Sommige maatregelen werden al ten uitvoer gebracht, zoals het plaatsen van afsluitingen of de versterking van de nachtelijke patrouilles.

21.04 Katrin Jadin (MR): Ik dank de minister voor haar heel volledige en interessante antwoorden. Ik heb die vraag ingediend naar aanleiding van het vandalisme in Frankrijk en ik stel met tevredenheid vast dat het dossier in goede handen is.

Het incident is gesloten.

22 Samengevoegde vragen van

- de heer Bruno Tuybens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nieuwe contract tussen Belgacom en haar CEO" (nr. 8901)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "Belgacom: de voorwaarden van het contract van de heer Bellens" (nr. 8907)

22.01 Bruno Tuybens (sp.a+VI.Pro): De beleidsnota van de minister bepaalt dat het openbaar karakter van de overheidsbedrijven vereist dat zij voorbeeldig beheerd worden op het gebied van transparantie bij beslissingsprocedures, benoemingen van beheerders en salarisbeleid.

Volgens Belgacom is er een akkoord bereikt met de heer Bellens over diens contractvoorwaarden. De nieuwe voorwaarden werden op 27 november bekrachtigd op de raad van bestuur.

Wat zijn de details van het akkoord tussen het bedrijf en betrokken CEO? Heeft de regering haar toestemming verleend voor deze contractvoorwaarden? Zijn de voorwaarden naar letter en geest in overeenstemming met de eerder genomen beslissing van de regering om loon en ontslagvergoeding van de heer Bellens aan een limiet te onderwerpen?

22.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Mevrouw de minister, ik heb u reeds ondervraagd over de loonethiek bij Belgacom. De raad van bestuur van dit overheidsbedrijf bereikte op 27 november jongstleden een akkoord met de heer Bellens over diens contractvoorwaarden. De regering heeft dat akkoord bij koninklijk besluit bekrachtigd. Wat houdt dat akkoord precies in? Welk salaris en welke andere voordelen zal de gedelegeerd bestuurder ontvangen? Zijn de plooien tussen de raad van

répressives visant à répondre à la problématique sociétale que constituent les vols de métaux. Certaines de ces mesures ont déjà été mises en œuvre, par exemple l'installation de clôtures ou le renforcement des rondes de nuit.

21.04 Katrin Jadin (MR): Je remercie la ministre pour ses réponses toujours très complètes et intéressantes. C'est suite aux actes de vandalisme commis en France que j'ai déposé cette question et c'est avec satisfaction que je constate que ce dossier se trouve en de bonnes mains.

L'incident est clos.

22 Questions jointes de

- M. Bruno Tuybens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nouveau contrat entre Belgacom et son CEO" (n° 8901)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "Belgacom : les conditions du contrat de M. Bellens" (n° 8907)

22.01 Bruno Tuybens (sp.a+VI.Pro): La note de politique générale de la ministre stipule que le caractère public des entreprises publiques exige qu'elles soient gérées de manière exemplaire en ce qui concerne la transparence dans le cadre des procédures de décision, de la nomination des gestionnaires et de la politique salariale.

Selon Belgacom, un accord a été conclu avec M. Bellens sur les conditions de son contrat. Le conseil d'administration a entériné les nouvelles conditions le 27 novembre dernier.

Quels sont les détails de l'accord conclu entre l'entreprise et le CEO concerné ? Le gouvernement a-t-il donné son aval quant aux conditions contractuelles ? Celles-ci respectent-elles la lettre et l'esprit de la décision antérieure du gouvernement visant à limiter la rémunération et l'indemnité de départ de M. Bellens ?

22.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous ai déjà interpellée quant à l'éthique salariale chez Belgacom. Le conseil d'administration (CA) de cette entreprise publique et M. Bellens sont parvenus à un accord le 27 novembre sur les conditions du contrat de M. Bellens. Le gouvernement a confirmé cet accord par arrêté royal. Quelle est la nature de cet accord ? Quels seront le salaire et les avantages de l'administrateur délégué ? Après les difficultés qui

bestuur en de heer Bellens na de moeizame vernieuwing van dat mandaat opnieuw gladgestreken?

22.03 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Het contract dat afgesloten werd tussen de raad van bestuur van Belgacom en de heer Bellens, voorziet in een salaris van 910.278 euro per jaar inclusief vakantiegeld en dertiende maand. Daarenboven zal er elk jaar een bonus variabele bezoldiging worden toegekend op basis van de ondernemingsresultaten. Indien de doelstellingen - een gedeelte globale doelstellingen voor de onderneming en een gedeelte individuele doelstellingen - voor 100 procent bereikt worden, zal de bonus 70 procent van het basissalaris bedragen. De maximale bonus kan 105 procent van het basissalaris bedragen. Daarnaast zullen aan de gedelegeerd bestuurder op basis van de prestaties ook langetermijnpremies in de vorm van opties worden toegekend. De doelpremie bedraagt 60 procent van het basissalaris. Dat brengt de totale rechtstreekse bezoldiging op 1.917.778 euro indien de doelstellingen voor 100 procent bereikt worden.

Dit akkoord kwam tot stand op basis van een *benchmarking* ten opzichte van gelijkaardige ondernemingen. Twee consultancybureaus hebben bekeken of de berekening realistisch was en hebben dit vervolgens effectief bevestigd. Het weegt sterk door dat Belgacom een beursgenoteerd bedrijf is. Anderzijds is in overweging genomen dat Belgacom minder buitenlandse activiteiten telt dan een gemiddelde beursgenoteerde onderneming.

Het contract geldt voor een vaste termijn van zes jaar en gaat in op 1 maart 2009. Bij het aflopen van die termijn is aan de heer Bellens geen enkele vergoeding verschuldigd, voor zover een opzeg gegeven wordt zes maanden voor het verstrijken van die termijn. Bij laattijdige opzeg of gebreke aan opzeg is een vergoeding verschuldigd van een half jaar salaris op het vaste loongedeelte. Dit betekent een bedrag van 455.139 euro.

De maximum vergoeding in geval van ontslag tijdens de periode van de zes jaar - de zogenaamde *golden parachute* - is gelijk aan het vaste gedeelte van een jaarsalaris, namelijk 910.278 euro.

Het contract bevat een niet-mededelingsclausule. Deze geldt tot een jaar na het beëindigen van het mandaat. Belgacom kan, indien het bedrijf dat wenst, van voornoemde clausule afzien.

De heer Bellens en de raad van bestuur zijn ook nieuwe functioneringsregels overeengekomen. De regering heeft akte genomen van dit akkoord en

ont entouré ce renouvellement de mandat, les relations se sont-elles améliorées entre le CA et M. Bellens ?

22.03 **Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*) : Le contrat conclu entre le conseil d'administration de Belgacom et M. Bellens prévoit un salaire de 910.278 euros par an, pécule de vacances et treizième mois compris, auquel s'ajoute un bonus variable accordé en fonction des résultats de l'entreprise. Si les objectifs - en partie des objectifs globaux pour l'entreprise et en partie des objectifs individuels - sont remplis à 100 %, le bonus correspondra à 70 % du salaire de base. Le bonus peut atteindre au maximum 105 % du salaire de base. L'administrateur délégué pourra également prétendre, en fonction des prestations, à des primes à long terme accordées sous la forme d'actions. La prime s'élève à 60 % du salaire de base, ce qui porte la rémunération directe totale à 1.917.778 euros si les objectifs sont réalisés à 100 %.

Cet accord a été élaboré sur la base d'un *benchmarking* par rapport à d'autres entreprises similaires. Deux bureaux conseil ont vérifié si le calcul était réaliste, ce qu'ils ont confirmé. Le fait que Belgacom est une entreprise cotée en bourse est un élément important. Il a également été tenu compte du fait que Belgacom déploie moins d'activités à l'étranger que la moyenne des entreprises cotées en bourse.

Le contrat est valable pour une durée fixe de six ans et prend cours le 1^{er} mars 2009. A la fin du contrat, aucune indemnité ne sera due à M. Bellens, pour autant qu'un préavis ait été signifié six mois avant l'expiration du contrat. En cas de préavis tardif ou d'absence de préavis, l'indemnité due correspond à six mois de salaire, calculés sur la partie fixe du traitement. L'indemnité serait donc de 455.139 euros.

L'indemnité maximale prévue en cas de départ au cours de la période de six ans - ce que l'on appelle le parachute doré - est égale à la partie fixe du salaire annuel, à savoir 910.278 euros.

Le contrat inclut une clause de non-communication, qui s'applique jusqu'à un an après la fin du mandat. Belgacom peut, si elle le souhaite, renoncer à cette clause.

M. Bellens et le conseil d'administration ont également convenu de nouvelles règles de fonctionnement. Le gouvernement a pris acte de cet

heeft een KB houdende de benoeming van de gedelegeerd bestuurder van Belgacom op de Ministerraad van 11 december 2008 goedgekeurd. Zulks gebeurde in de geest van een beslissing die de regering eerder had genomen.

22.04 Bruno Tuybens (sp.a+VI.Pro): De minimumbonus bedraagt dus 70 procent van het basissalaris en de maximumbonus 105 procent?

22.05 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Neen, de bonus bedraagt 70 procent als de doelstellingen voor 100 procent worden behaald. Als er nog meer wordt behaald dan 100 procent van de doelstellingen, kan de bonus maximaal oplopen tot 105 procent.

22.06 Bruno Tuybens (sp.a+VI.Pro): Als alle doelstellingen worden bereikt, bedraagt het brutosalaris 1,9 miljoen euro. Dat is een stuk hoger dan het maximum van 1,7 miljoen euro dat de premier aanvankelijk beoogde.

Ik betwijfel of er ook een *benchmarking* is gebeurd ten opzichte van andere overheidsbedrijven. Ik denk dat enkel andere telecommunicatiebedrijven in de *benchmarking* zijn opgenomen. Ik twijfel er niet aan dat alles correct is verlopen, maar ik had van de regering toch een krachtiger signaal verwacht.

22.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik ben gechoqueerd door de cijfers. Ik denk dat de regering niet alle gevolgen van de financiële crisis in aanmerking heeft genomen. De signalen die de regering uitstuurt en het voorbeeld dat ze geeft zijn niet consequent.

U heeft niet geantwoord op mijn laatste vraag: in welk opzicht dragen die loononderhandelingen en het nieuwe contract van de heer Bellens bij tot een beter management van het overheidsbedrijf?

22.08 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Als er nu één dossier is waarin de regering daadkrachtig heeft opgetreden, dan is het dit wel. De regering heeft zich volledig geschaard achter het voorstel van de raad van bestuur en heeft heel duidelijk gesteld dat het contract van de heer Bellens niet zou worden verlengd als hij zich niet akkoord verklaarde met de voorwaarden.

Bij de weging is zowel rekening gehouden met beursgenoteerde bedrijven, gelijkaardige telecombedrijven en overheidsbedrijven. Er is een reductie gebeurd omdat Belgacom een

accord et a, dans l'esprit d'une décision prise antérieurement, adopté un arrêté royal portant nomination de l'administrateur délégué de Belgacom lors du Conseil des ministres du 11 décembre 2008.

22.04 Bruno Tuybens (sp.a+VI.Pro) : Le bonus minimum s'élève donc à 70 % de la rémunération de base et le bonus maximum à 105 % ?

22.05 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Non, le bonus s'élève à 70 % si les objectifs sont atteints à 100 %. S'ils le sont à plus de 100 %, le bonus peut se monter à 105 % au maximum.

22.06 Bruno Tuybens (sp.a+VI.Pro) : Si tous les objectifs sont atteints, la rémunération brute s'élève à 1,9 million d'euros, soit un montant substantiellement supérieur au maximum de 1,7 million d'euros visé initialement par le premier ministre.

Je doute qu'on ait également procédé à un *benchmarking* par rapport à d'autres entreprises publiques. Je pense que le *benchmarking* a uniquement porté sur d'autres entreprises de télécommunication. Je ne doute pas que l'exercice se soit déroulé correctement mais j'avais escompté un signal plus fort du gouvernement.

22.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je suis choqué par les chiffres cités. Je pense que le gouvernement n'a pas pris en compte toutes les conséquences de la crise financière. Il n'est pas conséquent dans les signaux et l'exemple qu'il donne.

Vous n'avez pas répondu à ma dernière question visant à savoir en quoi cette négociation salariale et le nouveau contrat de M. Bellens apporteraient une amélioration du management de l'entreprise publique.

22.08 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : S'il y a un dossier où le gouvernement est intervenu énergiquement, c'est bien celui-ci. Le gouvernement a totalement adhéré à la proposition du conseil d'administration et a clairement précisé que le contrat de M. Bellens ne serait pas prolongé s'il n'acceptait pas les conditions.

Lors de la pondération, il a été tenu compte de l'exemple de sociétés cotées en bourse, d'entreprises de télécommunications similaires et d'entreprises publiques. Une réduction a été opérée

overheidsbedrijf is en omdat het weinig buitenlandse activiteiten heeft. Wij hebben in dit dossier een zo groot mogelijke objectiviteit nagestreefd.

Bepaalde functioneringsregels, zoals een betere samenwerking met de raad van bestuur, zijn wel degelijk opgenomen in het nieuwe contract met de heer Bellens.

22.09 Bruno Tuybens (sp.a+VI.Pro): Ik betwist stellig dat er overheidsbedrijven zijn opgenomen in de *benchmarking* en als ze dan toch zouden zijn opgenomen, dan zal het gewicht ervan dicht bij nul hebben gelegen.

Ik hoop dat er bij de functieprestaties rekening is gehouden met de vragen van de aandeelhouders om ook zaken als personeels- en consumententevredenheid erin op te nemen.

22.10 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik kan bevestigen dat voorwaarden als personeels- en klantentevredenheid wel degelijk werden opgenomen in de parameters.

22.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): De regering trad niet zo krachtadig op als u het voorstelt. De loonmatiging aan de top bleef eerder beperkt. In het licht daarvan is het niet zo eenvoudig om de werknemers uit te leggen waarom zij geen opslag krijgen.

Inzake de betrekkingen tussen de raad van bestuur en de CEO was uw antwoord zeer beknopt! Ik deel uw bekommernis in deze en zal in de loop van de volgende maanden op deze problematiek terugkomen.

Het incident is gesloten.

22.12 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Ik zet mijn twee nog resterende vragen om in schriftelijke vragen.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.14 uur.

parce que Belgacom est une entreprise publique et qu'elle déploie peu d'activités à l'étranger. Nous avons visé un maximum d'objectivité dans ce dossier.

Certaines règles de fonctionnement, telles qu'une meilleure collaboration avec le conseil d'administration, ont effectivement été inscrites dans le nouveau contrat conclu avec M. Bellens.

22.09 Bruno Tuybens (sp.a+VI.Pro) : Je conteste vivement que l'on ait intégré des entreprises publiques dans l'évaluation comparative et, si tel devait malgré tout être le cas, leur poids dans la balance a été quasi nul.

J'espère qu'en ce qui concerne les prestations de fonction, l'on aura tenu compte des demandes des actionnaires tendant à prendre également en compte la satisfaction du personnel et des consommateurs.

22.10 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je puis confirmer que des conditions telles que la satisfaction du personnel et de la clientèle sont bel et bien intégrées dans les paramètres.

22.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : L'action du gouvernement n'est pas aussi puissante que vous la décrivez. Nous n'avons obtenu qu'une relative modération salariale. Comment expliquer aux travailleurs qu'eux ne bénéficient pas d'une progression salariale ?

Quant aux relations entre le conseil d'administration et le CEO, votre réponse a été assez courte ! Je partage votre préoccupation et je reviendrai dans les prochains mois vers vous, à ce propos.

L'incident est clos.

22.12 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Je transforme mes deux questions restantes en questions écrites.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 18.