

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

van

MAANDAG 02 MAART 2009

Namiddag

\_\_\_\_\_

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

du

LUNDI 02 MARS 2009

Après-midi

\_\_\_\_\_

De vergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door de heer André Perpète.

**01** Vraag van de heer Peter Logghe aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de diversiteitscampagnes van de NMBS" (nr. 10784)

**01.01** Peter Logghe (Vlaams Belang): De aandacht die de NMBS nu en in het verleden besteedt aan de diversiteitcampagnes, wekt de indruk dat deze tot de absolute prioriteiten van dit overheidsbedrijf behoren.

Wat is de kostprijs van al deze campagnes en wat waren de voorbije drie jaren de doelstellingen ervan? Welke resultaten werden hierdoor geboekt? Over welk budget zal de diversiteitcampagne in 2009 kunnen beschikken?

**01.02** Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): De doelstelling van de diversiteitcampagnes van de NMBS is het aantrekken van personeel uit bepaalde bevolkingscategorieën - vrouwen, allochtonen, gehandicapten – die tot dusver nauwelijks vertegenwoordigd zijn in het personeelsbestand. Het aantrekken van talentrijke medewerkers blijft een belangrijke opdracht van elke werkgever, ook in tijden van economische crisis. De Belgische overheid staat zeker niet aan de kop bij het aantrekken van personeel uit de zogenaamde doelgroepen.

De verschillende campagnes worden integraal gefinancierd door het Europees Sociaal Fonds (ESF). Zo heeft het ESF in samenwerking met de Universiteit Hasselt in 2006 het project Rails naar Diversiteit opgestart en heeft het fonds een jaar lang de kosten op zich genomen van diverse brochures die inzake diversiteit door de NMBS-Groep werden uitgebracht. De NMBS-Groep stond op haar beurt in voor de aanstelling van twee ambtenaren en de organisatie van de vergaderingen.

In 2008 werd een interne affichecampagne gevoerd met de bedoeling de samenwerking binnen de NMBS van allerlei bevolkingscategorieën in de verf te stellen. Deze campagne werd begeleid door een brochure *Gelijkheid Diversiteit. Verschillende mensen, hetzelfde spoor*. Zowel affiches als de brochures werden betaald door het ESF.

De diversiteitgedachte moet binnen een bedrijf door alle medewerkers gedragen worden. Daarvoor is een ondersteunende, interne campagne een noodzaak.

Tussen januari 2006 en september 2008 is het aandeel van vrouwen bij het personeel toegenomen van 8,1 naar 8,65 procent. Voor de niet-Belgen noteert de NMBS in dezelfde periode een stijging van 0,26 naar 0,30 procent. Het gaat hier om een bijzonder kleine toename, onder meer te verklaren door de drempel van de statutaire wervingen voor niet-Belgen.

De NMBS raamt de kosten voor de campagne 2009 op 75.000 euro. Bij de NMBS is er een cel Diversiteit actief waarin zeven personeelsleden meerdere dagen per maand werken aan concrete acties in het licht van het diversiteitsproject.

**01.03 Peter Logghe** (Vlaams Belang): De core business van de NMBS is het bestrijden van de talrijke vertragingen en problemen met de uurregelingen, niet het voeren van campagnes om de diversiteit binnen het personeelsbestand in de hand te werken. Die campagnes lijken trouwens nauwelijks enig effect te sorteren.

**01.04 Minister Steven Vanackere** (Nederlands): De heer Logghe vergist zich wanneer hij ervan uitgaat dat een overheidsbedrijf zich niet moet buigen over de diversiteit binnen zijn personeelsbestand. Een bedrijf dat dit niet doet, schiet op termijn in de steeds schraler wordende arbeidsmarkt in de eigen voet. Het behoort dus wel degelijk tot de core business van de NMBS om te trachten tot dusverre onbenutte talenten onder de vrouwen, de allochtonen en de gehandicapten aan te trekken. Ik ben de eerste om toe te geven dat het resultaat bij de vrouwen niet zo indrukwekkend is, maar vergeet niet dat de NMBS altijd een zeer mannelijke werkomgeving is geweest. Ook personeel werven onder de niet-Belgen blijft meer dan ooit nodig.

**01.05 Peter Logghe** (Vlaams Belang): Ik heb daarover een andere mening. De eerste zorg van de NMBS moet het werven van bekwaam personeel zijn. De minister mag mij trouwens geen woorden in de mond leggen: ik heb het niet gehad over vrouwen of gehandicapten.

**01.06 Minister Steven Vanackere** (Nederlands): De diversiteitscampagnes behelzen wel degelijk drie specifieke bevolkingscategorieën.

*Het incident is gesloten.*

**02 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de veiligheid in de stations en op het NMBS-net" (nr. 10817)**

**02.01 André Perpète** (PS): De regering heeft maatregelen aangekondigd om de veiligheid in en rond de stations te optimaliseren. Gelet op het aantal geregistreerde metaaldiefstallen en vandalisme, is het hoog tijd dat dergelijke maatregelen worden genomen en niet uitsluitend in de grote stations.

Mijnheer de minister, bevestigt u dat er in 2008, enkel in de provincie Luxemburg, drieënveertig metaaldiefstallen gepleegd werden op het NMBS-net? Bevestigt u dat bepaalde misdrijven, zoals het graffiti spuiten, zelfs niet meer worden vastgesteld? Dient de door de werknemers van de NMBS te volgen procedure in geval van metaaldiefstal in de provincie Luxemburg, namelijk contact opnemen met de centrale van Brussel die op haar beurt contact opneemt met Luik, niet te worden herzien? Zou het niet beter zijn dat elke provincie over bewakingsploegen beschikt? Gaat er voldoende aandacht naar de overuren en de arbeidsomstandigheden van de spoorwegbeambten die belast zijn met het herstellen van de schade na een diefstal? Zal een deel van het budget voor de misdaadbestrijding specifiek worden aangewend voor bepaalde punten van het netwerk? Welke?

Ten slotte, zullen er, nu de NMBS haar voornemen bekend gemaakt heeft om edelmetalen op te slaan in Stockem, maatregelen genomen worden om de opslagplaats te beveiligen?

**02.02 Minister Steven Vanackere** (Frans): In 2008 vonden er in de provincie Luxemburg 54 koperdiefstallen plaats, voor een totaalbedrag van meer dan 400.000 euro. Voor het aanbrengen van graffiti wordt proces-verbaal opgemaakt, dat wordt overgezonden aan het parket, en er worden op dat vlak ook preventieve maatregelen genomen.

De Securailbrigades worden over het hele land ingezet op grond van een risicoanalyse en van een evaluatie van elke zone. In Luxemburg is er een Securailbrigade gestationeerd in Aarlen. Ze draait telkens tweemaal acht uur, zeven dagen per week. Per provincie beschikt Securail bovendien over een mobiel team, dat in drie shifts werkt.

Met ingang van 2 februari werd het aantal veiligheidsbeambten opgetrokken, dankzij een bijkomende dotatie

van tien miljoen euro op jaarbasis, om de veiligheid van de reizigers in de stations en de treinen te verbeteren. Dat bedrag wordt door de NMBS-Holding aan verscheidene maatregelen besteed, bijvoorbeeld een versterkte aanwezigheid in de treinen, in de stations en op de parkings, of een verhoging van het aantal nachtelijke patrouilles. Het is de NMBS-Holding die beslist waar die bijkomende maatregelen nodig zijn.

Wanneer metaaldiefstallen of andere misdrijven tot vertragingen leiden of de veiligheid in het gedrang brengen, worden er ogenblikkelijk technische teams uitgestuurd. Die acties leiden voor Infrabel tot bijkomende kosten, die evenwel moeilijk te becijferen vallen.

De kabel voor de vernieuwing van de bovenleiding op lijn 162 wordt niet in Stockem opgeslagen, maar wel in een omheinde opslagplaats, die binnenkort met camera's en radars zal worden uitgerust.

*Het incident is gesloten.*

### **03** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de ongevallen op overwegen" (nr. 10842)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de overwegen" (nr. 11142)

**03.01 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Enkele weken geleden antwoordde de minister dat de NMBS overwegen niet zal uitrusten met volledige slagbomen zoals bij categorie 1. Na een dodelijk ongeval begin februari liet de woordvoerder van Infrabel weten dat overwegen met halve slagbomen toch zouden vervangen worden door overwegen met volledige slagbomen.

Is het standpunt van de NMBS gewijzigd en waarom? Hoeveel en welke overwegen zullen er worden aangepast?

**03.02 Jean-Luc Crucke** (MR): Tussen 2007 en 2008 is het aantal ongevallen van 279 naar 296 gestegen. Zelfs zonder die toename zijn de cijfers weinig geruststellend. Mensen negeren de seintekens, en brengen daardoor hun leven in gevaar. Men mag nooit vergeten dat het in de eerste plaats om een verantwoordelijkheid van de gemeente gaat. Werd er al een plan voor de beveiliging van de overwegen uitgedokterd? Welke maatregelen overweegt de NMBS om het aantal ongevallen te beperken?

*Voorzitter: de heer David Lavaux.*

**03.03 Minister Steven Vanackere** (Nederlands): De woordvoerder van Infrabel heeft zich vergist. De strategie van Infrabel wijzigt niet. Het uitrusten van overwegen met volledige slagbomen, categorie 1, brengt te veel vertraging inzake sluitingstijd met zich mee. Infrabel blijft de voorkeur geven aan overwegen van categorie 2, met halve slagbomen, verkeerslichten, een belsignaal en verkeersborden. Dat is nu het geval voor 75 procent van de overwegen.

*(Frans)* De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de signalisatie van een overweg. Het niet-respecteren van de signalisatie vormt een overtreding van het verkeersreglement. De lokale politie kan een belangrijke rol vervullen door de overwegen te bewaken teneinde preventief aanwezig te zijn en overtreders te bekeuren.

Infrabel heeft een actieplan opgesteld om het aantal ongevallen op de overwegen tegen 2015 met 25procent te verminderen. Dat plan behelst de afschaffing van tweehonderd overwegen, het plaatsen van camera's bij bepaalde overwegen, het aanpassen van de weg- en spoorweginfrastructuur en het opzetten van sensibiliseringscampagnes.

**03.04 De voorzitter:** De NMBS werkt momenteel aan clips over de veiligheid aan de overwegen en op de perrons.

**03.05 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Het antwoord van de minister is zeer duidelijk en transparant. De strategie van Infrabel is dus niet gewijzigd. Ik ben het in grote mate eens met het actieplan overwegen 2005 en hoop dat dit verder wordt uitgevoerd. Ik twijfel er alleen nog aan of in sommige gevallen een overweg van

categorie 1 toch niet beter zou zijn.

Ik heb een wetsvoorstel ingediend om sommige overwegen toch uit te rusten met volledige slagbomen.

**03.06 Jean-Luc Crucke (MR):** De autoriteiten moeten alles in het werk stellen om het aantal ongevallen op de overwegen te beperken, maar we zullen nooit kunnen voorkomen dat enkelingen zich roekeloos gedragen, met de dood of een blijvende handicap tot gevolg.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 10855 van mevrouw Snoy et d'Oppuers wordt uitgesteld.

**04 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station van Brecht" (nr. 10856)**

**04.01 Ine Somers (Open Vld):** Het station te Brecht is al meer dan een jaar gebruiksklaar, maar werd nog steeds niet in gebruik genomen. Het materieel van de NMBS zou namelijk niet compatibel zijn met de gelegde sporen. De aanleg van het station heeft 700 miljoen euro gekost en de gemeente Brecht heeft ook een bijdrage geleverd. Een snelle oplossing is nodig.

Wat is de oorzaak van de vertraging? Waren de compatibiliteitsproblemen niet vooraf bekend? Waarom loopt de levering van de nieuwe locomotieven vertraging op? Wanneer zal de eerste trein stoppen in het station van Brecht?

**04.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands):** de problemen worden veroorzaakt door het verzekeren van de comptabiliteit tussen het treinmaterieel en het seininrichtingssysteem van de hogesnelheidslijn. De nationale en internationale reglementen moeten ervoor zorgen dat de spoornetten en het rollend materieel interoperabel zijn. Het vergt uiteraard enige tijd voor de constructeurs om zich aan de nieuwe technologieën aan te passen.

Op lijn 4 tussen Antwerpen en de Nederlandse grens kunnen enkel treinen rijden die zijn uitgerust met het European train control system (ETCS). Uiteraard wist men dit op voorhand. Men wist immers dat men een hogesnelheidslijn aan het aanleggen was. Pas wanneer de vraag rees of ook andere treinen van deze lijn konden gebruikmaken, dook het probleem van de interoperabiliteit van het rollend materieel op. Vooral het stabiliseren van de software was daarbij een probleem.

De exploitatie van de lijn met klassiek seinsysteem werd onderzocht, maar bleek niet mogelijk.

Op 23 december 2008 heeft Infrabel van de dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit de toelating gekregen om lijn 4 in gebruik te nemen. Zodra het rollend materieel is uitgerust met ECTS, kan er een pendeldienst naar Antwerpen-Noorderkempem worden ingericht. De NMBS en Infrabel onderzoeken momenteel andere technische mogelijkheden om zo snel mogelijk de dienstverlening tussen Antwerpen en het station Noorderkempem te verzekeren.

Vanaf 6 april zullen er testtreinen rijden. Als de resultaten daarvan positief zijn, zal de verbinding in juni kunnen worden gebruikt.

**04.03 Ine Somers (Open Vld):** Ik hoop op een snel resultaat.

**04.04 Minister Steven Vanackere (Nederlands):** Er is trouwens geen vertraging bij de levering van de locomotieven. De locomotieven zijn er. Het is het tractiesysteem waarmee de nieuwe locomotieven moeten werken, dat vertraging oploopt.

*Het incident is gesloten.*

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

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vakbondsacties tegen Georoute 3" (nr. 10862)
- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de voor 2 maart 2009 aangezegde algemene poststaking" (nr. 11305)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de staking bij De Post op 2 maart 2009" (nr. 11378)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aangekondigde staking bij De Post" (nr. 11412)
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de staking van De Post" (nr. 11413)

**05.01** **De voorzitter:** Vraag nr. 10862 van mevrouw Dieu wordt uitgesteld.

**05.02** **David Lavaux** (cdH): Het is de diepe malaise bij De Post over Georoute 3 en de werkonzekerheid van met name de postmannen en -vrouwen die de huidige staking hebben veroorzaakt. Wat heeft de onderhandelingen tussen vakbonden en bedrijfsleiding doen afspringen? Dient men zich in de komende maanden te verwachten aan banenverlies? Zal de staking het plan Georoute 3 beïnvloeden?

**05.03** **Jean-Luc Crucke** (MR): Een staking betekent altijd dat men gefaald heeft. Zijn er pogingen geweest om te onderhandelen of te bemiddelen teneinde die staking te vermijden?

In deze tijden van economische crisis is de postbestelling voor sommige ondernemingen van groot belang, om niet te zeggen van levensbelang.

Wat was de aanleiding van deze staking? De vakbonden spreken van een onhoudbare situatie. Wellicht was het een Deense druppel die de emmer deed overlopen?

Hoeveel zal die driedaagse staking De Post kosten? Wanneer zal er een minimale dienstverlening gewaarborgd worden? Dat lijkt mij onontbeerlijk.

**05.04** **Ine Somers** (Open Vld): De vakbonden bij De Post staken deze week drie dagen. Dat zal voor grote problemen zorgen, zowel voor particulieren als voor bedrijven. Wat is de reden van deze drastische staking? Wat is de reactie van de minister? Zal hij de invoering van een verplichte minimale dienstverlening onderzoeken?

De Post krijgt een vergoeding van ongeveer 200 miljoen euro om dagelijks de kranten te bezorgen vóór 7.30 uur. Hoeveel van dat bedrag moet De Post terugstorten als niet aan die verplichting kan worden voldaan? In een vorig antwoord verklaarde de minister dat dit soort bedragen niet kan worden meegedeeld omdat het bedrijfsgevoelige informatie betreft, maar ik zou er toch enige verduidelijking over krijgen.

*Voorzitter: de heer François Bellot.*

**05.05** **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): In tegenstelling tot wat u me op 16 februari jongstleden antwoordde (zie *Beknopt Verslag* 52 COM 457, blz. 20), denk ik niet dat het absentisme is afgenomen, noch dat de tevredenheid van de werknemers en de klanten bij De Post gestegen is. Ik keer net terug van de manifestatie, waar ik heb kunnen vaststellen dat het personeel het spuugzat is dat de arbeidsvoorwaarden er steeds maar op achteruitgaan. Bovendien maakt het zich zorgen over de maatregelen die de regering heeft genomen met het oog op de liberalisering van de postmarkt, wat in schril contrast staat met de meerwaarden die de Deense post heeft verwezenlijkt.

Het postbedrijf is een kruisvat. Als minister bevoegd voor de overheidsbedrijven moet u oplossingen zoeken om die toestand te ontmijnen. Het is van het allerhoogste belang dat de dialoog hervat wordt.

Mijnheer de minister, heeft u sinds uw ambtsaanvaarding vertegenwoordigers van de werknemers ontmoet? Heeft u een antwoord op hun eisen en klachten? Is de regering van plan haar bestek te herzien en strengere voorwaarden op het stuk van de toegang tot en de kwaliteitsgarantie van de dienstverlening op te leggen? Hoe luidt uw antwoord met betrekking tot het statuut van de contractuele werknemers en de loonschaal van de postbezorgers? Is de regering bereid de aandelen van de Deense post over te nemen teneinde de greep van de overheid op die instelling opnieuw te vergroten? Welke maatregelen zal u treffen om nieuwe protestacties in de nabije toekomst te voorkomen?

**05.06** Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Het management stond erop om de dialoog met de sociale partners te onderhouden teneinde ze op de hoogte te houden met het oog op overleg over de uitvoering van de plannen.

Er werden tevens aanzienlijke inspanningen geleverd op het vlak van de communicatie ten aanzien van het personeel. Het overleg moet een absolute prioriteit zijn. De omvang van de geplande veranderingen en de urgentie waarmee ze moeten worden doorgevoerd verklaren de terechte vragen en ongerustheid die door de sociale partners aan de orde worden gesteld.

De inschakeling van postbezorgers, bijvoorbeeld, is een vernieuwend plan in de objectieve betekenis van het woord; dat wil zeggen dat het om een belangrijke verandering gaat die de vragen bij het personeel doet toenemen.

De gevolgen van die actie kunnen vandaag onmogelijk worden ingeschat. Vandaag werden drie vierde van de kranten verdeeld, zijn 80 procent van de postkantoren open en hebben ongeveer de helft van de uitreizingsrondes plaatsgevonden. Daarmee wil ik niet vooruitlopen op de eindevaluatie na de drie actiedagen.

Wat een interventie van mijn kant betreft, stel ik me bewust terughoudend op. Ik zal reageren wanneer de dynamiek van deze actie een dialoog tussen de representatieve vertegenwoordigers van het personeel en de directie mogelijk zal hebben gemaakt en daar de nodige conclusies uit zullen zijn getrokken.

Het is niet aan de minister om zich rechtstreeks in de onderhandelingen te mengen. Mijn rol bestaat erin toe te zien op de inachtneming van het beheerscontract tussen de Belgische Staat en De Post, en ik hou me dus niet bezig met het dagelijks bestuur.

In antwoord op de vraag van de heer Crucke wijs ik erop dat er bij De Post al een minimumdienstverlening bestaat, die wordt omschreven in het vakbondsstatuut. Die minimumdienst omvat de dringende zendingen, bijvoorbeeld van geneesmiddelen.

(*Nederlands*) De dotatie voor de uitreiking van kranten bedraagt 120 miljoen euro per jaar. Bepalingen inzake stakingen worden opgenomen in de uitdiepingsovereenkomst van het beheerscontract tussen de Staat, De Post en de persuitgevers. De Post verlengt gratis de abonnementen van abonnees die hun krant niet hebben ontvangen.

Vandaag werd meer dan 76 procent van de kranten effectief bedeed.

(*Frans*) Mijnheer Gilkinet, u herinnert zich vast nog de antwoorden die ik op 2 en op 16 februari in de commissie gaf. De steun van Post Danmark heeft vrucht afgeworpen. De meeste doelstellingen van het strategisch partnerschap werden gehaald.

Dankzij de maatregelen van de regering kan De Post werken in een concurrerend en evenwichtig kader.

Wat Georoute 3 betreft, verwijs ik in de eerste plaats naar het antwoord dat toenmalig minister Vervotte op 20 november jongstleden gaf in de plenaire vergadering (cf. *Beknopt Verslag*, 52 PLEN 61, blz. 26 en 27). Dat plan maakt deel uit van het strategisch plan van De Post, dat op 28 en 29 augustus 2008 door de raad van bestuur werd goedgekeurd. Het verzekert het economische voortbestaan van het bedrijf, in een context met stijgende kosten en dalende postvolumes. De lonen voor de brievenpostgebonden activiteiten zijn goed voor ongeveer 900 miljoen euro. Als De Post geen actie zou ondernemen, zouden die loonkosten met ten

minste dertig miljoen per jaar toenemen.

Er wordt zo'n 20 miljoen euro bespaard, wat niet genoeg is om de kosteninflatie te dekken.

De wijzigingen gingen nooit gepaard met naakte ontslagen en er vond steeds overleg plaats met de vakbonden. In 2009 zouden er bij De Post 307 voltijdequivalenten met pensioen gaan en zouden er 227 banen verdwijnen via natuurlijke afvloeiingen of vrijwillig vertrek.

Georoute 1 en 2 hadden tot doel de werkmethoden en de postrondes te optimaliseren. In Georoute 3 wordt rekening gehouden met de daling van het aantal poststukken en met de automatisering in de nieuwe sorteercentra.

Dat programma is onmisbaar voor De Post, die zich moet klaarstellen voor de liberalisering van de postmarkt.

**05.07 David Lavaux** (cdH): De sociale partners zijn zich bewust van de noodzakelijke veranderingen en het personeel heeft al aanzienlijke inspanningen toegezegd. Het blijft wel zo dat de constante veranderingen door het personeel als een gebrek aan respect worden gezien.

De sociale dialoog moet zo snel mogelijk hervat worden.

**05.08 Jean-Luc Crucke** (MR): Een postdienst zonder human resources is ondenkbaar. Of die dienst nu Deens of Belgisch is, doet er niet toe, het gaat om een inherent gegeven! Maar het overleg moet heropstarten.

Als minimumdienstverlening hebben we te maken met een dienst spoedgevallen! Het komt erop aan verder te gaan.

Wat het bedrag van het verlies betreft, vrees ik dat het grootste verlies het verlies aan geloofwaardigheid wordt.

**05.09 Ine Somers** (Open Vld): Het bedrag van 120 miljoen euro wordt dus gehandhaafd ongeacht de stiptheid van de bedeling, maar men verlengt het abonnement met het aantal dagen dat de kranten niet tijdig werden geleverd. Ligt de bewijslast daarvoor bij de klant? En de verlenging van het abonnement gebeurt op kosten van De Post?

**05.10 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik zou u er willen aan herinneren dat het hier in de eerste plaats om een overheidsbedrijf met de overheid als aandeelhouder gaat en dan pas om een autonoom bedrijf. Ik zou willen dat de overheid er voor 100 procent aandeelhouder van is. U moet het initiatief nemen om de dialoog tussen de directie van De Post en de sociale partners te herstellen.

De Post maakt sinds 2005 veel winst. De Deense Post vertrekt na voor 200 miljoen meerwaarde op drie jaar investeringen te hebben gerealiseerd. Het is dus België dat de Deense universele dienstverlening financiert!

Inzake liberalisering, was het aan de regering om strengere maatregelen goed te keuren.

Ik denk dat men met de huidige staking wil voorkomen dat De Post zich steeds beperkt tot een minimale dienstverlening. Dat is nochtans wat u aan het realiseren bent door niet te reageren, en ik betreurt dat.

**05.11 Minister Steven Vanackere** (Frans): Mijnheer Gilkinet, wanneer u zegt dat ik als meerderheidsaandeelhouder actie moet ondernemen, gaat u uit van een foute invulling van de autonomie van het overheidsbedrijf. Ik was zelf medebeheerder van een bedrijf dat voor 100 procent in overheidshanden is en weet dus wat de autonomie van een overheidsbedrijf inhoudt: wanneer het moeilijk werd, vroeg ik mijn minister niet om op te treden, tenzij de zaak muurvast zat.

Mijn terughoudendheid vloeit dus niet voort uit een gebrek aan inspiratie of politieke wil, de bedoeling is gewoon dat een autonoom bedrijf goed beheerd wordt.

**05.12 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik begrijp wel dat De Post niet graag ziet dat u in dit conflict tussenbeide komt, maar we hebben een totaal verschillende visie op wat er moet gebeuren. Een minister die bevoegd is voor een overheidsbedrijf, mag niet werkeloos toezien wanneer de toestand ernstig is. U moet een en ander in beweging brengen óf de verantwoordelijkheid opnemen voor wat fout loopt. En momenteel zijn er heel wat zaken waarvoor u verantwoordelijk bent, die mislopen.

*Het incident is gesloten.*

**06 Vraag van de heer Peter Logghe aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "ernstige vertragingen op de lijn Kortrijk-Brugge" (nr. 10881)**

**06.01 Peter Logghe** (Vlaams Belang): In de laatste week van januari hebben pendelaars uit de regio Roeselaere-Torhout hun aansluiting naar Brussel en Gent gemist.

Hoe komt dat? Welke regels gelden voor vertragingen en aansluitingen? Als de conducteur van een vertraagde trein een station verzoekt een trein te laten wachten om een aansluiting te verzekeren, wie beslist daar dan over? Is het de treinmachinist? Zijn er structurele redenen waarom in december en januari zoveel treinen met vertraging reden?

**06.02 Minister Steven Vanackere** (Nederlands): Voor sommige treinen bestaan wachttijden om aansluitingen te verzekeren. Die wachttijden kunnen niet te groot zijn om een sneeuwbaaleffect te vermijden. De IC-treinen op grote assen hebben geen wachttijden. Uitzonderingen kunnen, maar het is altijd de verkeersleiding die beslist.

Ik zal alle redenen opsommen die op de genoemde lijn in december en januari voor vertragingen hebben gezorgd, al zie ik de politieke relevantie er niet van.

Het ging om zelfdodingen, defecten aan seinen en bovenleidingen, een bom uit de Tweede Wereldoorlog, ongevallen, gevolgen van de winterprik. Daar kwam bij dat er weinig extra treinmaterieel voorhanden was door de winterprik die het hele land teisterde.

**06.03 Peter Logghe** (Vlaams Belang): De politieke relevantie is toch heel duidelijk. Het gaat om een overheidsbedrijf dat handenvol geld kost en dat de trein promoot voor woon-werkverkeer.

**06.04 Minister Steven Vanackere** (Nederlands): Natuurlijk is het zinvol om naar oorzaken voor vertragingen te zoeken. Maar ik vraag me af of ik nu nog zestien vragen zal krijgen over andere lijnen in die periode die ook met die problemen kampten.

Ik antwoord trouw op elke vraag, maar misschien moet de politieke dialoog op een wat hoger niveau worden getild. Ik ben de woordvoerder van de NMBS niet. Ik zie niet in wat een *tranche de vie* van een lijn zal opleveren. Als de vragen dienen om mij te sensibiliseren voor de stiptheid van de treinen, dan kan ik zeggen dat ik daar meer dan gevoelig genoeg voor ben.

**06.05 Peter Logghe** (Vlaams Belang): Wij zijn de stem van het volk, we mogen de problemen toch wel aankaarten.

*Het incident is gesloten.*

**07 Samengevoegde vragen van**

- de heer Roel Deseyn aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de kostprijs van de universele en openbare dienst van De Post" (nr. 10886)

- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de kostenraming van de universele dienstverlening van De Post" (nr. 11221)



**07.01 Ine Somers** (Open Vld): In een studie concludeert KPMG dat de universele dienstverlening van De Post maximaal 29 miljoen euro zal kosten. De Post krijgt momenteel 300 miljoen euro van de Staat.

Wat moet De Post allemaal bekostigen met die 300 miljoen euro? Hoeveel ervan is voor de universele dienstverlening? Vindt de minister de studie realistisch? Is de universele dienstverlening rendabel? Welke diensten zitten daar precies in vervat?

**07.02 Minister Steven Vanackere** (Nederlands): De studie, die door collega Van Quickenborne werd besteld, geeft mijns inziens een correct beeld.

De regering besliste eind vorig jaar om samen met het voorontwerp ter omzetting van de derde Europese postale richtlijn, concrete voorstellen uit te werken voor het volgende beheerscontract. De verschillende taken van de openbare dienst zullen dan geëvalueerd worden.

De kostprijs van de verschillende componenten van de openbare dienst te worden berekend op basis van een analytische boekhouding waarin kosten en opbrengsten van de openbare diensten strikt gescheiden worden van de universele dienstverlening of van de commerciële diensten, conform de Europese postrichtlijn. Het BIPT is bevoegd om de resultaten van deze analytische boekhouding na te zien.

*Het incident is gesloten.*

#### **08 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Juliette Boulet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de raadpleging van de personen met een beperkte mobiliteit met betrekking tot het renovatieproject voor het station van Bergen" (nr. 10924)
- mevrouw Juliette Boulet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de plannen met betrekking tot de parkings in de omgeving van het station van Bergen" (nr. 10931)
- mevrouw Juliette Boulet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verbetering van het stadsverkeer in Bergen en de rol van de NMBS" (nr. 11078)
- mevrouw Juliette Boulet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toestand van het station van Bergen" (nr. 11081)

**08.01 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): Voor Bergen worden een nieuw station, een nieuwe loopbrug en nieuwe parkings aangekondigd tegen 2014, maar het project is onvoldoende duidelijk.

Het station van Bergen is bouwvallig. De tunnel naar de perrons staat constant onder water, wat dan weer tot defecte roltrappen leidt. Personen met beperkte mobiliteit hebben het dan ook heel moeilijk om tot aan de perrons te raken. Is de NMBS van plan het probleem op te lossen? Tegen wanneer?

Wat het openbaar vervoer van de stad Bergen betreft, heeft de Waalse regering op 5 december 2008 beslist voor het openbaar vervoer voorbehouden stroken en banen aan te leggen, te voorzien in *park and ride* zones en een nieuw busstation te bouwen. Sluit dat project aan bij dat van het nieuwe station? Maken de 55 miljoen euro voor de realisatie van het project deel uit van het budget van 110 miljoen euro voor het station? Neemt de NMBS eraan deel om de coherentie van de realisaties te verzekeren? Hoe? Zal zij de pendelparking financieren?

B-Parking, een dochterbedrijf van de NMBS, heeft aangekondigd dat er in extra parkeerruimte met plaats voor 800 wagens zal worden voorzien. In totaal zouden er in 2012 1.600 parkeerplaatsen voor betaald parkeren beschikbaar moeten zijn. Momenteel varieert het dagtarief voor de parking bij het station van Bergen van 3,60 tot 14,70 euro. Wie elke dag de trein neemt, betaalt 195 euro voor een jaarabonnement. Blijven die prijzen onveranderd gelden? Hoe zullen de parkings beveiligd worden? Zal die beveiliging gevolgen hebben voor het tariefbeleid? Zullen de parkings tijdens het weekend gratis blijven?

Passen de in het vooruitzicht gestelde fietsenstallingen in het globale plan? Zal men moeten betalen om zijn

fiets te stallen? Welke tarieven zullen er worden gehanteerd? Kan er gratis parkeergelegenheid worden aangeboden naast de parkings voor betaald parkeren? Volgens de NMBS zijn alle fietsenstallingen sinds augustus 2005 op enkele uitzonderingen na gratis. Kan u ons de lijst van die uitzonderingen bezorgen?

Hoeveel van de 110 miljoen euro in het budget wordt er uitgetrokken voor die parkings? Waar komt het geld vandaan voor de aanleg van die parkings? Werd het bestek al opgemaakt? Bevat het milieucriteria, inzonderheid inzake overstromingspreventie? Wordt er, wat de plaats betreft waar die parkings moeten komen, overleg gepleegd met de belangenverenigingen van de fietsers en motorrijders?

Werden er, ten slotte, gesprekken gevoerd met verenigingen van personen met beperkte mobiliteit in het kader van de renovatie van het station van Bergen? Zo neen, zullen er dergelijke ontmoetingen plaatsvinden? Zullen de omwoners van het station hierin gekend worden?

**08.02** Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Het water in de gang onder de perrons van het station van Bergen is het gevolg van een lek en de stijging van het grondwater. Infrabel zoekt naar een duurzame en betaalbare oplossing in het kader van de renovatie van het station. De directie Patrimonium van de NMBS-Holding, die instaat voor de reiniging en het klein onderhoud van de stationsgebouwen, zal maatregelen nemen om de waterafvoer te verbeteren.

Het project van de NMBS-Groep sluit aan op dat van de Waalse regering. Het voorontwerp wordt bestudeerd. Er komen presentaties om de reizigers, de omwonenden en de burgers in het algemeen te informeren. De gewestelijke Waalse vervoersmaatschappij zal geraadpleegd worden in verband met de intermodaliteit, die volgens mij zeer belangrijk is. Aangezien het project nog in de onderzoeksfase verkeert, is de verdeling van de begroting nog niet opgesteld.

De toegankelijkheid en het verplaatsingsgemak zullen verbeterd worden, in het bijzonder voor de personen met beperkte mobiliteit. De besprekingen hieromtrent zullen te gelegener tijd gevoerd worden. Wat de personen met beperkte mobiliteit betreft, is de Nationale Hoge Raad voor Gehandicapten het aanspreekpunt voor de NMBS. De Franstalige actiegroep voor een betere toegankelijkheid voor gehandicapten (Gamah) zal eveneens gehoord worden.

Voor de parkeerplaatsen hebben NMBS-Holding en B-Parking een beleidsplan uitgewerkt dat op vier doelstellingen rust: voldoende parkeerruimte, een gedifferentieerd tariefsysteem, door ontvangsten gedekte werkingskosten en het promoten van het openbaar vervoer.

Er werd nog niets beslist omtrent de tarieven van de toekomstige parkings van het station van Bergen. Ik wijs erop dat de huidige tarieven sinds 2007 ongewijzigd bleven. Er komt geen bewakingspersoneel in de parkings, maar er wordt wel gezorgd voor een toegangscontrole, voor camerabewaking, een intercom en een helpdesk. De parkings zullen ononderbroken open zijn en er zal dus ook in het weekend parkeergeld betaald moeten worden.

De aanleg van de nieuwe parking van het station van Bergen is momenteel in studie. De kredieten daartoe zijn vervat in het globale bedrag dat voor het station van Bergen werd uitgetrokken. Bij de voorbereiding wordt rekening gehouden met milieuaspecten en met de noden van alle categorieën van voertuigen, de tweewielers inbegrepen.

De NMBS-Holding heeft zich er in het beheerscontract toe verbonden in alle stations met meer dan 10.000 reizigers per dag te voorzien in beveiligde fietsenstallingen. Het zal gaan om overdekte, verlichte en afgesloten parkings met fietsrekken, waarbij gezorgd zal worden voor een toegangscontrole en camerabewaking. Momenteel is enkel de beveiligde parking van Brussel-Noord gratis, omdat hij door het Gewest gesubsidieerd wordt.

Het is de bedoeling het bestaande tarief te handhaven. Ten slotte zullen de reizigers, naast het betaald parkeren op de beveiligde parking, nog steeds over niet-beveiligde gratis parkeerplaatsen kunnen beschikken.

**08.03** **Juliette Boulet** (*Ecolo-Groen!*): Wat het station betreft, kan ik erin komen dat de zaken niet zo eenvoudig liggen, omdat er zich een grondwaterprobleem voordoet. Hoe dan ook is het betreden van het station een hachelijke en soms zelfs ronduit gevaarlijke onderneming. De NMBS zou de reizigers hier dan ook beter over moeten voorlichten. Vandaag krijgen we de indruk dat men het probleem niet wil oplossen.

Wat de modernisering van het stadsnet en de parkings betreft, gaat de informatie van verscheidene bevoegdheidsniveaus uit: het Gewest, de NMBS en de stad Bergen. De follow-up van de situatie heeft dan ook wat weg van een hersenkraker. Een mooi station zou de trots van de inwoners van Bergen kunnen worden, maar de inwoners van de regio betreuren het gebrek aan informatie en het ontbreken van enig overleg. De verschillende beleidsniveaus zouden dus proactief moeten optreden.

U geeft aan dat de verenigingen van personen met een beperkte mobiliteit zullen gehoord worden. Ik wil er toch aan herinneren dat die verenigingen zich destijds in een persmededeling diep teleurgesteld toonden na zo een ontmoeting met Euro Liège TGV. Ik zou niet willen dat dit ook gebeurt in verband met het project voor het station van Bergen, dat het historische stadscentrum met de nieuwe commerciële zone Grands Prés zal verbinden. Een en ander houdt ook in dat er meer voetgangersverkeer zal zijn tussen beide punten. Wat de parkeerplaatsen betreft, moet er worden nagedacht over nog interessantere tarieven, waardoor meer mensen gebruik zouden kunnen maken van het openbaar vervoer.

*Het incident is gesloten.*

**09 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "laatavondtreinen" (nr. 11015)**

**09.01 David Geerts** (sp.a): In december 2007 startten de Nederlandse spoorwegen met nachttreinen die de provincie Brabant verbinden met de Randstad. De bedoeling is om de horeca en het cultuurleven te ondersteunen en om een verbinding met Schiphol te verzekeren. Uit een recente evaluatie blijkt nu dat de reizigers zeer tevreden zijn en dat het Brabantse Nachtnet eventueel rendabel zou kunnen worden.

Uit een actie van Animo op 7 februari blijkt ook dat bij ons het draagvlak voor zo'n initiatief zeer groot is. Heeft de NMBS een studie uitgevoerd om een soortgelijk project op te starten?

**09.02 Minister Steven Vanackere** (Nederlands): In eerdere antwoorden heb ik mijn basisprincipe over het organiseren van nachttreinen al uitgelegd. Het is een vrij dure aangelegenheid. De exploitatiedotaties van de NMBS zijn voornamelijk bedoeld om voldoende treinen in te leggen om de stijging van het aantal reizigers op te vangen op de momenten dat de vraag het grootst is, tussen 7.00 en 21.00 uur. De trein is nog altijd een massavervoermiddel.

Een nachtnet is niet erg opportuun, omdat dit enkel nuttig zou zijn tussen grote steden. Op deze drukke lijnen worden 's nachts echter noodzakelijke onderhoudswerken uitgevoerd. Het aantal reizigers zou bovendien beperkt zijn. De huidige treinen na 23.00 uur kennen een geringe bezetting. Na 22.00 uur reist nu minder dan 1 procent van het totale aantal reizigers. Omdat er 's nachts geen fileproblemen zijn en veel reizigers ook niet in de buurt van het station wonen, is de kans reëel dat velen voor het hele traject voor de wagen kiezen. In Nederland gaat het tenslotte over een beperkt aanbod in een regio waar de urbanisatiegraad verschilt met die in België.

Een nachtnet zou dus weinig opbrengen en de NMBS moet haar middelen prioritair inzetten op het moment dat een maximum aantal reizigers bereikt kan worden, met name overdag.

Mijn voorgangster heeft aan de NMBS gevraagd om een kosten-batenanalyse te maken over de haalbaarheid van nachttreinen op de grote lijnen. Deze haalbaarheidsstudie onderzocht de mogelijkheid van één heen- en terugrit per uur gedurende heel de nacht tussen Brussel-Nationaal-Luchthaven en Brussel-Zuid en op de assen Charleroi-Antwerpen en Oostende-Luik.

In het eerste scenario rijden de nachttreinen dagelijks, in het tweede enkel op donderdag, vrijdag en zaterdag. De kosten-batenanalyse wijst uit dat er 215 tot 230 reizigers per trein nodig zijn om de kosten te dekken – 15,5 miljoen euro voor het eerste scenario, 7 miljoen voor het tweede. De studie bevestigt dat de kans op een grote maatschappelijke rendabiliteit van nachttreinen erg gering is.

**09.03 David Geerts** (sp.a): De kwaliteit en de service overdag zijn inderdaad prioritair. Toch denk ik dat het interessant is om het debat te voeren op basis van de resultaten van de studie.

Het Nederlandse onderzoek naar de rendabiliteit van nachttreinen wees uit dat 22.00 uur een zeer onrendabel uur is. Filmvertoningen bijvoorbeeld duren tot 22.30 uur. De reizigerspieken komen pas na 23.00 uur.

*Het incident is gesloten.*

**10 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de spoorlijn Binche - Louvain-la-Neuve" (nr. 11024)**

**10.01 Jean-Luc Crucke** (MR): De burgemeester van Binche heeft zijn ongenoegen geuit over de verouderde staat van de treinen en de herhaalde vertragingen op de lijn Binche – Louvain-la-Neuve. Zijn er inderdaad meer vertragingen op die lijn? Hoe worden de beslissingen genomen in verband met het inzetten van nieuwer of ouder rollend materieel op de onderscheiden spoorlijnen in het land? Heeft Wallonië gelijk als het klaagt dat het op dat vlak stiefmoederlijk behandeld wordt?

**10.02 Minister Steven Vanackere** (Frans): In het derde trimester van 2008 kwam 90 procent van de treinen op de lijn Binche – Louvain-la-Neuve op tijd in Binche aan. In het vierde trimester was dat nog maar 80,8 procent. In de omgekeerde richting kwam in het derde trimester 92,3 procent van de treinen op tijd in Louvain-la-Neuve-Université aan. In het vierde trimester was dat 84,7 procent.

Het gaat om een langeafstandsverbinding met tal van stopplaatsen, waardoor ze vatbaar is voor vertragingen. Op die verbinding worden vierledige motorstellen ingezet, die eerlang zullen gemoderniseerd worden.

De NMBS is niet van plan om ander materieel op die verbinding in te zetten. De door locomotieven getrokken treinen trekken minder snel op dan de treinen met motorstellen.

Het materieel wordt toegewezen op grond van de technische kenmerken van de lijn en het reizigerspotentieel, en niet volgens het Gewest. Er rijden evengoed dubbeldekstreinen in Wallonië.

**10.03 Jean-Luc Crucke** (MR): Uit de cijfers blijkt dat er vertragingen zijn op die lijn. Ik zou willen dat die worden weggewerkt.

Ik woon zelf in Henegouwen, en hoop dat men op een dag oog krijgt voor de westelijke kant van Wallonië, waar men ook graag de nieuwe dubbeldekstreinen zou zien rijden.

*Het incident is gesloten.*

**11 Vraag van mevrouw Carine Lecomte aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de treinvertragingen" (nr. 11027)**

**11.01 Carine Lecomte** (MR): De mogelijkheid om in real time informatie te krijgen over vertragingen op de website [www.railtime.be](http://www.railtime.be) is wel een stap in de goede richting, maar daarmee zijn er we er nog niet: idealiter zouden er gewoon geen vertragingen meer mogen zijn! Eind 2008 zouden er voor bijna 11.000 ritten vertragingen van ten minste dertig minuten en/of afgeschafte treinen zijn geregistreerd.

Dit cijfer moet met de gegevens van de vorige jaren worden vergeleken.

Hoeveel treinen werden er in 2006, 2007 en 2008 afgeschaft en/of hadden een vertraging van ten minste dertig minuten? Welke maatregelen wil de NMBS-Groep treffen om de situatie te verbeteren?

**11.02 Minister Steven Vanackere** (Frans): Ik heb het liever over "verslagen" dan over "meldingen".

In vier gevallen wordt er een verslag opgesteld: wanneer een binnenlandse reizigerstrein een vertraging van 20 minuten of meer heeft; wanneer verscheidene binnenlandse reizigerstreinen een gecumuleerde vertraging van 40 minuten of meer oplopen; indien een binnenlandse reizigerstrein geheel of gedeeltelijk wordt afgeschaft; en wanneer een internationale reizigerstrein 20 minuten vertraging heeft of wordt afgeschaft. Er moet ook een verslag worden opgesteld wanneer er zich een ongeval of een incident voordoet.

In 2006 werden er 8.284 verslagen opgesteld en werden er 8.810 treinen afgeschaft, terwijl 0,32 procent van de treinen met een vertraging van 30 minuten of meer reed.

In 2007 werden er 9.460 verslagen opgesteld en werden er 15.849 treinen afgeschaft, terwijl 0,36 procent van de treinen met een vertraging van 30 minuten of meer reed.

In 2008 werden er 10.625 verslagen opgesteld en werden er 14.288 treinen afgeschaft, terwijl 0,39 procent van de treinen met een vertraging van 30 minuten of meer reed.

De NMBS heeft bijkomende maatregelen getroffen om het rollend materieel beter te onderhouden en zo het aantal defecten te verminderen.

Om de reizigersinformatie te verbeteren wordt er een softwareprogramma ontwikkeld dat dit jaar nog in gebruik zou worden genomen en het mogelijk maakt om de informatie zowel in de stations als op de treinen langs alle mogelijke communicatiekanalen (waaronder de laptops van het personeel van de directie Reizigers Nationaal) te verspreiden.

Er zal een uitgebreid actieplan worden opgezet om het aantal defecten en storingen die het spoorverkeer hinderen, terug te dringen, de nodige maatregelen te treffen om die problemen zo snel mogelijk op te lossen en de reizigers beter te informeren.

Werkgroepen moeten die actielijst nu verder aanvullen. Het geconsolideerde actieplan zal me eind maart worden overgelegd.

**11.03 Carine Lecomte (MR):** Afgaande op uw cijfers stel ik vast dat de situatie in 2006 minder rampzalig was dan nu! Op lijn 161 Brussel-Luxemburg, waarop ik vaak de trein neem, loopt de vertraging op tijdens de treinrit, en de website is volstrekt nutteloos als je al in de trein zit.

*Het incident is gesloten.*

**12 Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de afschaffing van de beperking voor senioren en jongeren wat het aanvangsuur van een reis betreft" (nr. 11031)
- de heer **Georges Gilkinet** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de uurbeperking voor de goedkopere treinbiljetten" (nr. 11145)

**12.01 David Geerts (sp.a):** Voor senioren en jongeren geldt tijdens de zomermaanden een reisbeperking, vermits de voordeeltarieven pas ingaan vanaf 9 uur 's ochtends. Hierdoor komen sommige senioren pas tegen het middaguur op hun bestemming aan, terwijl ouders die hun kinderen meenemen naar opvangfaciliteiten op het werk, veelal geen tariefvermindering genieten, omdat zij al voor 9 uur op hun werk moeten zijn.

Wat denkt de minister over het afschaffen van deze reisbeperking?

**12.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!):** De NMBS biedt voordelige tariefvoorwaarden aan via het Seniorenbiljet, de Go Pass of het gratis reizen voor kinderen. Aan die voordelige tarieven is evenwel een uurbeperking gekoppeld: zo mag je pas vanaf een bepaald uur reizen.

Kan de urbeperking voor het Seniorenbiljet niet op 8.30 uur worden vastgesteld, en kunnen de urbeperkingen voor de Passformules op zaterdag, zondag en op feestdagen en tijdens de schoolvakanties niet worden opgeheven?

Kan ook de urbeperking inzake het gratis meereizen van kinderen niet worden opgeheven?

**12.03** Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Het seniorenbiljet biedt 65-plussers de mogelijkheid om tegen zeer voordelige tarieven te reizen tijdens de daluren. Anderzijds wordt de ochtendpiek steeds langer, zodat een wijziging naar 8.30 uur tijdens de weekdagen niet mogelijk is. Ik heb alle begrip voor de vraag, maar mobiliteit heeft nu eenmaal een kostprijs en die wordt gedragen door de belastingbetaler. Ik ben niet zo erg te vinden voor het nog aantrekkelijker maken van formules die al aantrekkelijk zijn.

(*Frans*) Voor de "pass" formules is er sinds 1 oktober 2004 geen beperking meer wat de uren betreft. Die beperking gold trouwens nooit tijdens het weekend of op feestdagen.

(*Nederlands*) Kinderen kunnen na 9 uur onder begeleiding van een volwassene gratis reizen en ook dat moet worden gezien in het kader van het gegeven van de daluren, wanneer er vervoerscapaciteit is. Deze tijdbepijking moet overvolle treinen tijdens de piekuren tegengaan. Ik wil daarmee geen klanten weghouden, maar wel de treinreizigers tijdens de piekuren niet ontmoedigen door een zeer voordelig gebruik tijdens deze zelfde uren voor bepaalde andere categorieën toe te laten. Ik acht het niet aangewezen om dergelijke soepele doelgroepmaatregelen nog verder te versoepelen of hun aantrekkelijkheid nog beduidend te verhogen.

(*Frans*) Die producten genieten een ruime bekendheid en de voordelen ervan worden geregeld onder de aandacht gebracht door middel van promotiecampagnes.

**12.04** **David Geerts** (sp.a): Uiteindelijk is er in deze discussies steeds sprake van een fundamenteel probleem van capaciteit. Als we de toegankelijkheid inzake uren - ook piekmomenten - willen verhogen, is de enige oplossing dan ook om meer te investeren in treinstellen met een grotere capaciteit.

**12.05** **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De formule senior is zeer snel gestegen van 3 naar 5 euro! De inflatie van de prijzen van die "pass" formules moet worden gestopt.

*Het incident is gesloten.*

### **13** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Bruno Stevenheydens** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de koperdiefstallen bij de spoorwegen" (nr. 11049)
- mevrouw **Ine Somers** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de koperdiefstallen bij de spoorwegen" (nr. 11124)

**13.01** **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): In 2008 werden in de spoorinfrastructuur 489 koperdiefstallen gepleegd, met herstellingskosten van ruim een miljoen euro tot gevolg. Cijfers van Infrabel wijzen uit dat koperdiefstallen voor 388 uur vertraging zorgden op 2318 lijnen en dat 236 treinen moesten worden geschrapt.

Medio 2007 werd deze problematiek al als uiterst zorgwekkend omschreven, maar de totale schade in termen van geld en afgeschafte treinen zou nu nog veel ernstiger zijn.

Kan de minister een kort overzicht geven van de problemen en de evolutie ervan? Is mijn inschatting van de schade correct? Hoe verloopt de samenwerking tussen Binnenlandse Zaken, de NMBS, Infrabel en de spoorwegpolitie? Hoe zal men de strijd tegen de koperdiefstallen en beschadigingen aan de infrastructuur kunnen opvoeren? Eind 2007 werd een werkgroep opgericht die aanbevelingen aan de regering zou doen. Wat is daarvan het resultaat?

**13.02** **Ine Somers** (Open Vld): Volgens de NMBS werden er in 2008 489 koperdiefstallen gepleegd, wat

minder is dan in 2007. Samen met zelfdodingen of pogingen daartoe zouden deze diefstallen een van de voornaamste redenen zijn voor vertragingen.

Kan de minister de daling van het aantal koperdiefstallen bevestigen? Hoe komt dit? Heeft men maatregelen genomen voor een betere beveiliging? Mogen we nog nieuwe maatregelen verwachten? Hoeveel kosten die maatregelen en hoeveel kosten de diefstallen aan Infrabel? Wat zijn de risicoplaatsen voor de diefstallen en hoe kunnen we die beter beveiligen? Is er een verband tussen de diefstallen en vertragingen?

**13.03** Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Sinds 2005 worden metaaldiefstallen ten nadele van de NMBS-groep specifiek geregistreerd, en daaruit blijkt dat er in 2008 509 koperdiefstallen waren, tegenover 647 in 2007. Dit is deels te danken aan de dalende koperprijzen, maar toch ook vooral aan de inspanningen die de NMBS-groep ter zake heeft geleverd.

Infrabel beschikt niet over zeer nauwkeurige informatie met betrekking tot het directe verband tussen de herstelkosten en de incidenten. Men raamt de kosten op ongeveer anderhalf miljoen euro per jaar. Wat de vertragingen, veroorzaakt door koperdiefstallen, betreft, is er sprake van een lichte daling voor de reizigerstreinen tussen 2007 en 2008, maar van een stijging voor de goederentreinen. Er is geen eenduidige relatie tussen een koperdiefstal en het aantal minuten vertraging dat daardoor wordt veroorzaakt, aangezien alles afhankelijk is van de precieze omstandigheden.

De samenwerking tussen Binnenlandse Zaken, de NMBS, Infrabel en de spoorweggpolitie verloopt goed. Sinds november vorig jaar bestaat er een werkgroep koperdiefstal die alle betrokkenen de gelegenheid biedt om een geïntegreerde aanpak van het fenomeen te bespreken. Dit heeft al geleid tot maatregelen als een rondzendbrief inzake de vaststellingen van koperdiefstal, patrouilles door Securail op de gevoelige plaatsen en elektronische bescherming van de infrastructuur van de logistieke centra. Ook staat er een project van mobiele nachtbewaking in samenwerking met een externe bewakingsfirma op stapel. Meer details wil ik echter niet kwijt, omdat publiciteit in deze uiteraard niet aangewezen is.

Infrabel heeft regelmatig contact met de parketten, die zich ook steeds meer bewust zijn van de ernst van de problematiek en die nu systematisch overgaan tot vervolging van verdachten. Infrabel stelt zich ook systematisch burgerlijke partij.

Over de risicoplaatsen wens ik geen details vrij te geven, maar daar is inderdaad wel sprake van een verhoogde waakzaamheid.

**13.04** **Bruno Stevenheydens** (*Vlaams Belang*): Het aantal gevallen is gedaald tegenover 2007, maar de nieuwere gevallen hebben wel grotere gevolgen. Het is goed dat er telkens vervolgd wordt en dat Infrabel zich burgerlijke partij stelt.

Heeft de minister al informatie over de daderprofielen? Het zou om lokale criminelen gaan, maar ook om Oost-Europese bendes.

**13.05** **Ine Somers** (*Open Vld*): Het is goed dat de werkgroep verder werkt, zodat op termijn de vertragingen op de goederenlijnen kunnen worden teruggedrongen.

**13.06** Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Ik heb geen informatie over daderprofielen. Die vraag lijkt me ook eerder iets voor mijn collega van Justitie.

*Het incident is gesloten.*

**14** **Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de gevolgen van de bestellingen van rollend materieel van de NMBS voor de Belgische economie" (nr. 11079)**

**14.01 François Bellot (MR):** In het kader van haar investeringsplan wil de NMBS bij Siemens 305 treinstellen voor het gewestelijk vervoer (voor een bedrag van 1.450 miljard euro) aankopen en bij Bombardier 130 dubbeldeksrijtuigen (voor een bedrag van 200 miljoen euro) laten renoveren. Men verwijst naar die bestellingen wanneer men het heeft over de inspanningen die in het kader van het herstelplan worden geleverd en het effect dat een en ander op de Belgische economie heeft, maar daar wil ik toch enkele vraagtekens bij plaatsen.

Met betrekking tot die bestelling ter waarde van 1450 miljard euro hebben de ter zake gespecialiseerde Belgische bedrijven contact opgenomen met Siemens teneinde hun diensten aan te bieden, maar het antwoord was duidelijk: de treinen worden gebouwd in Duitsland en het bedrijf heeft de gewoonte om met zijn eigen onderaannemers en afdelingen te werken.

Voor bepaalde prestaties en leveringen in het kader van die bestelling doet Bombardier een beroep op onderaannemers en toeleveringsbedrijven uit lagelonenlanden. De kwaliteit van een en ander zou echter discutabel zijn. Ik wil hier niet de nationalistische kaart trekken met betrekking tot de overheidscontracten (wat trouwens in strijd zou zijn met de Europese regelgeving), maar die grote bestellingen die door de overheid worden geplaatst, komen de Belgische economie niet ten goede!

Op welke manier kan u garanderen dat de Belgische bedrijven een graantje zouden kunnen meepikken van dergelijke contracten, met inachtneming van de Europese regelgeving betreffende de overheidscontracten en de beroepen op mededinging? Zal u de NMBS wijzen op de economische gevolgen van die bestellingen voor onze bedrijven? Zal u nagaan of de nationale technische normen van de landen waar de opdrachtnemers gevestigd zijn dienaangaande geen protectionistische hinderpaal voor de Belgische bedrijven vormen?

**14.02 Minister Steven Vanackere (Frans):** U zei in uw vraag dat u geen voorstander bent van een nationalistische reflex. Grote bestellingen zijn onderworpen aan de Belgische en de Europese regelgeving betreffende de overheidsbestellingen. Wanneer men de voorgeschreven procedure correct in acht wil nemen, moet de opdracht worden gegund aan het bedrijf dat de beste offerte indiende. Wat de bestellingen bij buitenlandse bedrijven en de technische vereisten betreft, zien de materiaalconstructeurs toe op de inachtneming van de mededingingsvoorwaarden. Het materiaal moet voldoen aan de geldende Belgische en Europese normen om op het Belgische grondgebied te kunnen worden ingezet. Een en ander wordt gecontroleerd door Belgorail. Bovendien bevat het bestek gegevens die worden beoordeeld op het ogenblik van de aanbesteding.

Met andere woorden, ik heb het grootste voorbehoud bij uw suggestie om soepel om te springen met de Europese mededingingsregels.

**14.03 François Bellot (MR):** Ik beseft dat dit dossier niet eenvoudig is. Vroeger ging de NMBS echter op een andere manier te werk. Ze nam een coördinerende rol op zich voor de taken die aan een reeks bedrijven werden toevertrouwd, zodat voor elke opdracht een aanbesteding werd georganiseerd.

In dit geval gaat het om een enkele aanbesteding voor een totaalpakket, met als gevolg dat de Belgische toeleveringsbedrijven niet meer in aanmerking komen voor de bestellingen. Een en ander heeft er al toe geleid dat twee bedrijven de boeken moeten neerleggen.

En het gaat niet om kleine bedrijven! Ik kan begrijpen dat de NMBS rijtuigen besteld heeft, maar nu de crisis ons land treft, zijn de consultatiemechanismen veranderd, waardoor bedrijven die tot nu toe de "kleinere loten" kregen ten opzichte van het geheel, in gevaar komen.

Inzake Europees recht moet België een voorbeeldfunctie vervullen. We opteren voor een totale openheid en willen volstrekt loyaal blijven op Europees niveau, maar er moet aan onze Europese partners ook worden herinnerd dat dit geen eenrichtingsverkeer mag zijn!

*Het incident is gesloten.*

**15 Samengevoegde vragen van**

**- de heer François Bellot aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken,**



**Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "onverenigbaarheden tussen functies in de NMBS-groep en zijn filialen" (nr. 11092)**

- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de gevolgen van de wijzigingen aangebracht door de wet diverse bepalingen van 22 december 2008 aan de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven" (nr. 11107)

**15.01** De voorzitter : Vraag nr. 11107 van de heer Geerts wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

**15.02** François Bellot (MR): De Europese Commissie stelde in de zomer van 2008 in een advies dat de essentiële functies die nu bij Infrabel ondergebracht zijn (verdeling van de rijpaden en tarifiering van de infrastructuur) institutioneel onafhankelijk moeten zijn, dat de essentiële functies mogen worden toevertrouwd aan de infrastructuurbeheerder en dat de onafhankelijkheid van Infrabel ten aanzien van de spoorwegbedrijven en NMBS-Holding niet gewaarborgd is.

De wet van 22 december 2008 houdende diverse bepalingen moest een antwoord bieden op die problemen in verband met de onafhankelijkheid van Infrabel ten opzichte van de andere operatoren. Die wet is echter voor interpretatie vatbaar: als ze niet wordt nageleefd, kunnen er boetes van 1.000 tot 10.000 euro en gevangenisstraffen van drie tot zes maanden opgelegd worden. Als de wet letterlijk wordt opgevat, zou dat betekenen dat een bestuurder van Infrabel niet langer deel kan uitmaken van de raad van bestuur van een van de dochterondernemingen! Volledige onafhankelijkheid houdt tevens in dat de operator NMBS door middel van een overheidsopdracht moet worden aangesteld, terwijl er een preferentiële overeenkomst tussen de ondernemingen en hun dochterondernemingen is.

Een verdeling van de functies tussen Infrabel, de minister van Mobiliteit en uzelf kan het antwoord op de vragen van de Commissie zijn. De wet van 22 december 2008 strekt echter tot de volledige onafhankelijkheid van Infrabel. Overweegt u die wetgeving aan te passen?

**15.03** Minister Steven Vanackere (Frans): De hervorming van de onverenigbaarheidsregeling, die werd uitgevoerd bij de wet van 22 december 2008, had tot doel tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Europese Commissie. De infrastructuurbeheerder moest zich onafhankelijker kunnen opstellen ten opzichte van de spoorwegondernemingen die gebruik maken van het Belgische netwerk, en van de andere entiteiten van de groep. Die hervorming werd met de grootste transparantie ten aanzien van de drie vennootschappen van de NMBS-Groep voorbereid.

Infrabel en de NMBS-Holding hebben laten weten dat die bepalingen voor technische moeilijkheden zorgen. Er wordt naar oplossingen gezocht en er zal waarschijnlijk een beperkte wijziging van de wet worden voorgesteld.

De mechanismen in kwestie moeten de geest van de hervorming van 2004-2005 respecteren. Daarnaast moet er worden nagegaan of er geen beperkte afwijking moet worden toegestaan van het verbod voor een bestuurder of lid van het directiecomité van Infrabel om functies te bekleden bij een dochteronderneming die mede gecontroleerd wordt door de NMBS-Holding of een andere spoorwegonderneming.

De nieuwe, bij de wet van 22 december 2008 ingevoerde bepalingen hebben geen rechtstreekse gevolgen voor de toepassing van de wetgeving betreffende de overheidsopdrachten.

**15.04** François Bellot (MR): Zal u de NMBS van uw intenties op de hoogte brengen? Er kunnen onderlinge relaties bestaan bij de dochterbedrijven, zonder dat de onafhankelijkheid daarom in het gedrang komt.

**15.05** Minister Steven Vanackere (Frans): Dat klopt. Ik kan u ook bevestigen dat de wetswijziging zal worden voorbereid in samenwerking met alle betrokken partijen, ook bij de ondernemingen van de groep.

*Het incident is gesloten.*

**16** Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vertraging bij de GEN-werken in Waals Brabant" (nr. 11093)

**16.01 Valérie De Bue (MR):** De pers meldt dat de aanleg van het GEN opnieuw vertraging oploopt. Volgens uw voorgangster waren de vorige vertragingen te wijten aan de fasering van de werken om de 60/40-verdeelsleutel te respecteren, en aan het afleveren van de vergunningen en de onteigeningen, meer bepaald in het Brusselse Gewest.

Mijnheer de minister, zal het tijdschema voor de uitvoering van de werken voor het GEN worden gerespecteerd? Kunnen er bijkomende middelen worden uitgetrokken om de uitvoering van het project te versnellen? Kan u een stand van zaken geven wat de afgifte van de vergunningen betreft?

**16.02 Minister Steven Vanackere (Frans):** Volgens het beheerscontract stelt Infrabel alles in het werk om zo snel mogelijk de laatste stedenbouwkundige vergunningen voor het GEN te verkrijgen. Sinds een nieuwe vertraging aangekondigd werd, heeft Infrabel bijna alle vergunningen gekregen. De infrastructuurbeheerder heeft ook maatregelen genomen om de uitvoering van bepaalde werken in het Vlaams Gewest te bespoedigen waardoor de 60/40-verdeelsleutel zou kunnen worden gerespecteerd. De werkzaamheden op lijnen 124 en 161 zullen in 2016 voltooid zijn. Het derde en vierde spoor tussen Eigenbrakel en Nijvel moet in 2018 in gebruik genomen worden.

Op 31 december 2008 zat er 508,23 miljoen euro in het door de Staat gespijsde GEN-fonds. De uitvoering van de werken hangt grotendeels af van de afgifte van de vergunningen en de noodzaak om een toereikend treinaanbod te blijven garanderen. Voor 2009 heeft Infrabel maatregelen genomen om de investeringsmogelijkheden zowel in het Vlaams als in het Waals Gewest uit te breiden. De GEN-werkzaamheden worden zo snel mogelijk uitgevoerd.

Wat de procedures betreft, werd de vergunning voor het baanvak Watermaal-Schuman-Josaphat in 2003 toegekend. Voor Watermaal-Bosvoorde werd de vergunning in 2008 uitgereikt. Tot 18 februari 2009 kan er nog beroep tegen worden ingesteld. Wat de Moensberg betreft, werd de vergunning in 2008 verworven en is er geen beroep meer mogelijk. De vergunningen voor Anderlecht en het Diaboloproject in Schaarbeek werden in 2008 verkregen. Wat de vierhoek Brussel-Noord betreft, zal de vergunning volgens de verwachtingen in november 2009 worden toegekend. Ten slotte kan er nog beroep worden ingesteld tegen de ontdebelling van lijn 124 te Linkebeek en Sint-Genesius-Rode.

**16.03 Valérie De Bue (MR):** Ik hoop maar dat Infrabel en de maatschappijen van de Groep alles in het werk zullen stellen om die termijnen na te leven, want het GEN neemt in ons antwoord op de nieuwe verplaatsingsbehoeften een strategische plaats in.

**16.04 Minister Steven Vanackere (Frans):** Het GEN is inderdaad van strategisch belang.

*Het incident is gesloten.*

**17 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het samenwerkingsakkoord met betrekking tot Beliris" (nr. 11105)**

**17.01 Patrick De Groote (N-VA):** Beliris is een fonds ter bevordering van de internationale en hoofdstedelijke rol van Brussel, waarover in 1993 een samenwerkingsakkoord werd gesloten tussen de federale Staat en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Waarom is dat samenwerkingsakkoord nooit ter goedkeuring aan het Parlement voorgelegd? Is het raamakkoord waarvan sprake in het samenwerkingsakkoord er ooit gekomen? Binnen welke beleidsdomeinen kan Beliris uitgaven doen? Overschrijdt de samenwerkingscommissie haar bevoegdheden niet als ze uitgaven doet voor culturele en sportieve projecten zonder de Gemeenschappen of Gemeenschapscommissies daarin te kennen?

**17.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands):** De Belirisfondsen vallen onder artikel 43 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen. Daarin staat dat een samenwerkingscommissie wordt opgericht die bij consensus beslist over initiatieven die de Staat en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest samen kunnen nemen tot uitbouw en bevordering van de internationale rol

en de hoofdstedelijke functie van Brussel. Deze initiatieven kunnen geheel of gedeeltelijk worden gefinancierd door de staatsbegroting.

De minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid oefent de voogdij uit over het samenwerkingsakkoord. Sommige vragen moeten aan haar worden gesteld. Naast minister Onkelinx, die de commissie voorziet, hebben ook de andere vice-eersteministers er zitting in.

Het Parlement verleent jaarlijks zijn goedkeuring aan de initiatieven die ten laste komen van de staatsbegroting. Het raamakkoord maakt jaarlijks het voorwerp uit van een bijakte. De afbakening van de beleidsdomeinen gebeurt conform titel IV van de bijzondere wet en bij consensus.

*Voorzitter: de heer David Lavaux.*

**17.03 Patrick De Groote (N-VA):** Er is wel nog altijd geen raamakkoord dat de bevoegdheden afbakt. Er was beloofd dat een samenwerkingsakkoord zou worden afgesloten en voorgelegd aan de parlementen. Daartoe heeft men de moed niet gehad.

Artikel 92 van de bijzondere wet bepaalt dat Gewesten en Gemeenschappen samenwerkingsakkoorden kunnen sluiten, maar die moeten wel over de eigen bevoegdheden gaan. Aangelegenheden die bij wet worden geregeld en akkoorden die de Staat kunnen bezwaren of die Belgen persoonlijk zouden kunnen binden, hebben pas gevolg als er een instemmingswet is. Ik denk dat Beliris hieronder valt.

In het begin was Beliris zeer bescheiden, maar in de loop der jaren is het budget geroeid. Het begint zich nu bevoegdheden toe te eigenen waarvoor eigenlijk een staatshervorming nodig is en waarvan ik mij afvraag wat ze nog te maken hebben met de hoofdstedelijke functie. Een paar Brusselse en federale ministers kunnen dat niet onder elkaar regelen.

*Het incident is gesloten.*

**18 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de tot stand te brengen omstandigheden voor een optimaal verloop van het GEN-verkeer in Brussel" (nr. 11123)**

**18.01 Jean-Jacques Flahaux (MR):** De MR-fractie volgt de ontwikkelingen met betrekking tot het GEN, dat tot een toename van het treinverkeer zal leiden, op de voet. Terzelfder tijd kondigt de NMBS de afschaffing van een aantal stations aan. Zullen er ook stations op de toekomstige GEN-verbindingen worden gesloten? Zullen de GEN-treinen in Brussel stoppen in NMBS-stations? Zo ja, wat zal dat inhouden voor het nu al dichtslibbende treinverkeer? Zou het niet beter zijn om het GEN rechtstreeks te laten aansluiten op het metronet? Daardoor zou het GEN efficiënter worden en zouden de problemen met betrekking tot de overbezetting van de sporen in Brussel kunnen worden opgelost.

De NMBS staat onder het toezicht van de federale overheid, terwijl de metro onder het toezicht van de Brusselse regering staat. Zorgt dat voor een blokkering?

**18.02 Minister Steven Vanackere (Frans):** De enige twee stations waarvan de NMBS de sluiting heeft voorgesteld, liggen buiten het gebied dat door het GEN wordt bestreken. Infrabel is niet van plan de sluiting te vragen van stopplaatsen die binnen de GEN-zone vallen. Het aantal stopplaatsen zal integendeel worden opgetrokken.

Zo werd in december 2007 de stopplaats Diesdelle geopend, en er volgen er nog meer. Alle Brusselse stations zullen GEN-stations worden. Er is een studie aan de gang om het beste traject uit te stippelen, rekening houdend met de bestaande exploitatiebeperkingen en met name met de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding.

Het GEN-concept stoelt op de complementariteit tussen spoorwegen, metro, trams en bussen. Heel wat GEN-stations zullen dan ook de verbinding vormen tussen het spoorwegen- en het metronet.

Indien de GEN-treinstellen niet verder zouden rijden dan de eerste metrostations, zouden midden in de stad opstelsporen moeten worden aangelegd. Bovendien is het reizen met de trein op heel wat plaatsen interessanter dan met de metro.

Er wordt uitstekend samengewerkt tussen de gewestelijke vervoersmaatschappijen, de NMBS en Infrabel. Het GEN is nu echt op het goede spoor, zowel wat de werkzaamheden als wat de bestelling van het rollend materieel betreft.

*Het incident is gesloten.*

**19 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de beleidskeuzes van de Bank van De Post en de parlementaire controlemogelijkheden ter zake" (nr. 11144)**

**19.01 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De Bank van De Post is voor minstens 25 procent in staatshanden. Het lijkt me dan ook interessant een beter inzicht te krijgen in haar commercieel beleid en in de plaats die ze innuimt voor de openbare dienstverlening. Daarbij denk ik onder meer aan de toegankelijkheid voor personen met een laag inkomen, die door de sluiting van een groot aantal postkantoren in het gedrang komt. Tot welke informatie met betrekking tot de Bank van De Post kunnen we, in het raam van het parlementair controlerecht, toegang krijgen? Wat zijn de gevolgen van de sluiting van de postkantoren voor de klanten van de Bank van De Post? Op welke manier zal die bank de inkrimping van haar kantorennet compenseren? Wordt er, bijvoorbeeld, aan gedacht de portvrijdom voor het verzenden van overschrijvingsformulieren opnieuw in te voeren? Welke impulsen wil u de Bank van de Post geven met het oog op de vrijwaring van de laagdrempeligheid en de toegankelijkheid ervan?

**19.02 Minister Steven Vanackere** (Frans): De Bank van De Post is een gewone bank, zonder taken van openbare dienst. Ze positioneert zich door zo toegankelijk mogelijk te zijn, via eenvoudige en transparante producten, waarbij de veiligheid primeert. Net als alle andere banken is ze aan het prudentieel toezicht van de CBFA onderworpen.

Ook wanneer er nog 650 kantoren zullen overblijven, in plaats van meer dan 700 vandaag, zal de Bank van De Post nog steeds over een fijnmazig kantorennet beschikken, met een kantoor in elke gemeente. Overschrijvingen kunnen gratis worden gedeponneerd in de postkantoren, maar ook in de PostPunten. Personen met een beperkte mobiliteit kunnen hun overschrijvingen ook gratis met de postbode meegeven.

Er zijn geen plannen om de portvrijdom voor overschrijvingsformulieren opnieuw in te voeren. Net als alle banken biedt De Bank van De Post de basisdienstverlening aan zoals overeengekomen met Febelfin.

Het staat niet aan ons om de bank richtlijnen te geven met betrekking tot haar commercieel beleid.

**19.03 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): U zegt dat het om een gewone commerciële bank gaat. Het is dan toch een commerciële bank met een belangrijke overheidsparticipatie.

Ik vraag u, als minister die bevoegd is voor overheidsbedrijven, aandacht te hebben voor de evolutie van dit bedrijf, opdat deze bank een overheidsbank wordt die nog toegankelijker is.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 11489 van de heer Henry wordt uitgesteld.

**20 Vraag van mevrouw Juliette Boulet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de bereikbaarheid van Parc Paradisio" (nr. 11156)**

**20.01 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): Parc Paradisio verwelkomt almaar meer bezoekers, maar de meesten onder hen komen met de auto. Op sommige dagen in juni telt men er 120 bussen en in juli en augustus loopt het aantal auto's er vaak op tot 2.500.

Weinig bezoekers komen met de trein. In 2008 kozen in totaal 23.000 bezoekers voor een B-dagtrip, van wie de helft in het kader van een schoolreis. De NMBS ontvangt een commissie afhankelijk van het type

toegangskaartje voor het park.

De slechte dienstverlening op de lijn Bergen-Aat, het beperkte treinaanbod en de erbarmelijke staat van de stopplaats Cambron-Casteau zetten de bezoekers er niet toe aan om voor een ander vervoermiddel dan de auto te kiezen.

Volgens het politieverlag van dit jaar doen 40 procent van de ongevallen in de zone Silly-Dendre zich voor op de belangrijkste toegangswegen tot het Parc. Minister Daerden geeft toe dat de weginrichting en de kwaliteit van het wegdek van de N56 niet optimaal zijn, maar een en ander wordt niet als prioritair beschouwd. In 2007 reden er op de baan tussen Bergen en Jurbise in de twee richtingen dagelijks gemiddeld 15.743 voertuigen.

Welke investeringen plant de NMBS om de dienstverlening op die lijn te verbeteren en om iets te doen aan de slechte staat van het station Cambron-Casteau? Vinden er contacten plaats tussen de NMBS en Parc Paradisio?

Wat is de frequentie op de lijn Bergen-Aat? Kan u me een overzicht geven van de prijzen gehanteerd door de NMBS voor de B-Excursies Paradisio?

**20.02** Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Op weekdagen stopt er in beide richtingen om het uur een trein in de stopplaats Cambron-Casteau. Tijdens de ochtend- en avondspits stopt er een bijkomende trein in beide richtingen. Tijdens het weekend stopt er om de twee uur een trein in beide richtingen.

De NMBS zal het aanbod op de lijn Aat-Bergen nader onderzoeken in het kader van een studie met betrekking tot de invoering van een nieuw vervoersconcept tegen december 2011. De perrons van de stopplaats Cambron-Casteau zullen naar aanleiding van de vernieuwing van de spoorwegbiels in de richting van Aat in 2014 verhoogd en gemoderniseerd worden. De lijn Bergen-Aat is in goede staat en de treinen rijden er met een snelheid van 120 km/u, zonder lokale beperkingen. Het is ongeveer 25 minuten stappen van de perrons van Cambron-Casteau tot Parc Paradisio. Medio 2008 zijn Infrabel, het Waalse gewestministerie van Uitrusting en Vervoer en het kabinet van minister Daerden bijeengekomen om te onderzoeken hoe de bereikbaarheid van het park met de wagen kan verbeterd worden, waarbij het dorpscentrum kan worden vermeden. Een kostenraming voor de verbreding van de overweg werd aan het ministerie van Uitrusting en Vervoer overgelegd.

Op weekdagen maken er 1.531 en tijdens het weekend 670 reizigers per dag in beide richtingen gebruik van de lijn Bergen-Aat. Buiten de schoolvakanties bedraagt het aantal reizigers op weekdagen 3.041 en tijdens het weekend 615. De prijzen variëren van 12,70 tot 29,70 euro in functie van de afgelegde afstand en de leeftijd van de reiziger.

Paradisio biedt een korting op de entreeprijs, net als de NMBS dat doet op de tarieven voor treintickets, in functie van de voordeligste prijs voor de reiziger. Er is dus geen sprake van een commissieloon voor de NMBS.

**20.03** **Juliette Boulet** (*Ecolo-Groen!*) : We moeten dus nog even afwachten !

Gelet op de onveiligheid op de twee belangrijkste assen naar het dierenthemapark Parc Paradisio moet er worden nagedacht over het inzetten van meer rollend materieel tijdens de week én tijdens het weekend, en vooral tijdens de schoolvakanties.

Er moet ook gekeken worden naar de veiligheid tussen het station en het park, evenals naar de staat van het stationsgebouw, dat nu enkel nog een stopplaats is.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 11182 van de heer Bellot wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**21** **Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de pendelcrèches" (nr. 11218)**

**21.01** **Michel Doomst** (CD&V): Binnen het kader van een betere combinatie van werk en gezin zou in de

buurt van het NMBS-station van Charleroi een crèche-project worden uitgewerkt. Wat is de stand van zaken in dit dossier? Wat heeft de haalbaarheidsstudie opgeleverd? Zijn er bijkomende projecten opgestart? Zijn er nog meer gemeenten en steden die in dezelfde richting denken?

**21.02** Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Het project in Charleroi heeft nog geen concrete vorm aangenomen. De NMBS-groep heeft eind 2007 haar akkoord gegeven betreffende de terbeschikkingstelling van een ruimte op de benedenverdieping van het vroegere postsorteercentrum nabij het station van Charleroi-Zuid, met de bedoeling om daar opvangplaatsen te reserveren voor de kinderen van het NMBS-personeel. De haalbaarheidsstudie toonde aan dat een derde van het personeel en een vierde van de reizigers interesse betoonde voor deze opvangmogelijkheid. De belangstelling werd groter naarmate de openingsuren gunstiger uitvielen. De studie beklemtoonde ook dat de oprichting en het beheer van crèches volwaardige activiteiten zijn naast de core business van het bedrijf.

De Gemeenschappen bieden aan ondernemingen de mogelijkheid om opvangplaatsen te reserveren mits een fiscaal aftrekbare bijdrage. De studie raadt aan om partnerschappen af te sluiten met de gemeenten.

Naast dit project is er geen enkel ander project opgestart, maar er was in september 2008 wel een eerste ontmoeting tussen de stad Gent en de NMBS-groep betreffende het reserveren van personeelsplaatsen in een pendelcrèche.

Volgens het beheerscontract moeten tegen 1 maart 2009 de gebouwen die geschikt zijn voor een dergelijke investering vastgelegd worden en moet de NMBS-groep vervolgens een verslag indienen betreffende de financiering van deze projecten.

**21.03** **Michel Doomst** (CD&V): Wij kijken dus vol verwachting uit naar die lijst van gebouwen en wij hopen dat nog meer steden en gemeenten deze mogelijkheid zullen onderzoeken.

*Het incident is gesloten.*

**22** **Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het PIDAAS-project" (nr. 11219)**

**22.01** **Michel Doomst** (CD&V): Om de informatie aan de treinreizigers te verbeteren, werd het PIDAAS-project (Passengers Information Display and Audio System) gelanceerd. Het eerste deel ervan zal instaan voor het verschaffen van visuele en audio-informatie in stations en stopplaatsen, het tweede deel moet verouderde aankondigingsschermen in de stations aanpassen.

Hoever staat dit dossier? Verloopt de ontwikkeling volgens plan? Blijft het investeringsbudget op 16,5 miljoen euro?

**22.02** Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De eerste versie van de het auditief informatiesysteem wordt getest in vijf stations van lijn 26 rond Brussel. Die testen zullen tegen begin april afgelopen zijn. Tegen juni wordt een uitbreiding van de functionaliteit gepland. Vanaf november 2009 zou de volledige functionaliteit voor auditieve en visuele informatie beschikbaar zijn in Brussel en Charleroi. De volledige roll-out volgt dan vanaf midden 2010 en duurt tot 2015. De ontwikkelingen verlopen volgens plan.

Het investeringsbudget bedroeg oorspronkelijk 16,5 miljoen euro, maar dat werd opgetrokken tot 24,9 miljoen euro. Dat is het gevolg van de versnelde concentratie van de seinposten.

**22.03** **Michel Doomst** (CD&V): De verhoging van het budget betekent dat we sterk geloven in het project.

*Het incident is gesloten.*

**23** **Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gsm-ticket" (nr. 11220)**

**23.01 Michel Doomst** (CD&V): In de loop van 2008 zou de NMBS een proefproject lanceren om met gsm-tickets te werken. Wat is de stand van zaken? Hoe zal dit concept evolueren? Werden er partners gevonden om de tickets mee te verkopen?

**23.02 Minister Steven Vanackere** (*Nederlands*): De NMBS geeft nu de voorrang aan een uniform ticket dat bruikbaar is bij alle openbaarvervoermaatschappijen, de zogenaamde chipkaart, omdat dit de grootste kwalitatieve winst voor de klanten oplevert. Vorige week nog kwamen deze maatschappijen tot een overeenkomst over de vennootschap die verantwoordelijk zal zijn voor de technologie en het gebruik van de chipkaart. De mogelijkheden van deze kaart worden volop bestudeerd.

De verkoop via het internet of via automaten zal in elk geval belangrijker zijn dan het zogenaamde gsm-ticketing. Dé troef van het gsm-ticket van De Lijn en enkele parkeerbedrijven is immers de eenvoud van het product. De Lijn werkt met eenvoudige tarieven, terwijl de NMBS een heel gamma aanbiedt. Dat zorgt ervoor dat het systeem meteen complexer en dus minder handig wordt.

Dat wil niet zeggen dat de NMBS deze technologie overboord gooit. Gsm's evolueren technologisch snel en de NMBS volgt dit op. Het uitgangspunt moet natuurlijk altijd de meerwaarde voor het reiscomfort van de reizigers blijven.

**23.03 Michel Doomst** (CD&V): Er loopt dus voorlopig geen proefproject?

**23.04 Minister Steven Vanackere** (*Nederlands*): Ik heb geen weet van zo'n project. Ik weet alleen dat de NMBS de technologische evoluties op de voet volgt en nadenkt over het gebruik ervan voor ticketverkoop.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.37 uur.*

La réunion publique est ouverte à 14 h 17 sous la présidence de M. André Perpète.

**01 Question de M. Peter Logghe au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les campagnes de diversité menées par la SNCB" (n° 10784)**

**01.01 Peter Logghe** (Vlaams Belang) : L'attention que la SNCB a consacrée dans le passé et continue de consacrer aux campagnes pour la diversité donne à penser que ces dernières font partie des priorités absolues de l'entreprise publique.

Qu'ont coûté toutes ces campagnes et quels en ont été les objectifs au cours des trois dernières années ? Quels résultats ont-elles permis d'engranger ? Quel sera le budget de la campagne pour la diversité en 2009 ?

**01.02 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Les campagnes pour la diversité de la SNCB visent à attirer du personnel parmi certaines catégories de population – les femmes, les personnes d'origine allochtone, les handicapés – qui ne sont que très faiblement représentées dans ses effectifs. Le recrutement de collaborateurs talentueux est important pour tout employeur, même dans les périodes de crise économique. Et les pouvoirs publics belges ne font assurément pas partie du peloton de tête des employeurs qui recourent aux services de personnes appartenant à ces groupes cibles.

Les différentes campagnes sont entièrement financées par le Fonds social européen (FSE). Ainsi, le FSE a lancé en 2006, en collaboration avec l'université de Hasselt, le projet « Diversité sur les rails » et financé pendant un an diverses brochures publiées par le Groupe SNCB sur le thème de la diversité. Le Groupe SNCB a pris en charge, pour sa part, la désignation de deux fonctionnaires et l'organisation de réunions.

En 2008, une campagne d'affichage interne a été menée dans le but de souligner la coopération, à la SNCB,

de toutes les catégories de la population. Cette campagne s'accompagnait d'une brochure sur les thèmes de l'égalité et de la diversité. Tant les affiches que les brochures ont été financées par le FSE.

L'idée de diversité doit être soutenue par tous les collaborateurs d'une entreprise. C'est la raison pour laquelle une campagne interne d'appui est indispensable.

Entre janvier 2006 et septembre 2008, le nombre de femmes parmi le personnel est passé de 8,1 à 8,65 pour cent. Au cours de la même période, la SNCB a noté une augmentation du nombre de non-Belges de 0,26 à 0,30 pour cent. Cette très faible augmentation s'explique notamment par l'existence d'un seuil pour le recrutement de personnel statutaire pour les non-Belges.

La SNCB estime à 75.000 euros le coût de la campagne 2009. À la SNCB, la cellule Diversité, qui compte sept membres, travaille à raison de plusieurs jours par mois sur des actions concrètes à entreprendre à la lumière du projet de diversité.

**01.03 Peter Logghe** (Vlaams Belang) : Le *core business* de la SNCB, c'est la résolution des nombreux problèmes de retards et d'horaires, pas l'organisation de campagnes pour améliorer la diversité au sein de ses effectifs. En outre, ces campagnes ne semblent guère porter de fruits.

**01.04 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : M. Logghe fait erreur lorsqu'il affirme qu'une entreprise publique n'a pas pour vocation de se préoccuper de la diversité de ses effectifs. L'entreprise qui ne le fait pas finit, dans un marché de l'emploi de plus en plus étrié, par se nuire à elle-même. S'employer à attirer les talents inexploités parmi les femmes, les personnes allochtones et les handicapés fait donc bien partie du *core business* de la SNCB. Je suis le premier à admettre qu'en ce qui concerne les femmes, le résultat n'est pas très impressionnant, mais n'oublions pas qu'à la SNCB, l'environnement de travail a toujours été très masculin. Et recruter du personnel parmi les non-Belges est également plus nécessaire que jamais.

**01.05 Peter Logghe** (Vlaams Belang) : Je ne suis pas de cet avis. La première préoccupation de la SNCB doit être le recrutement d'un personnel compétent. Et le ministre devrait cesser de me faire des procès d'intention. Je n'ai pas parlé des femmes ni des handicapés.

**01.06 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Les campagnes de diversité sont effectivement axées sur trois catégories bien spécifiques de notre population.

*L'incident est clos.*

**02 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la sécurité dans les gares et sur le réseau de la SNCB" (n° 10817)**

**02.01 André Perpète** (PS) : Le gouvernement a annoncé des dispositions pour optimiser la sécurité dans et aux alentours des gares. Vu le nombre de vols de métaux et d'actes de vandalisme enregistrés, il est grand temps que de telles mesures soient prises, et pas seulement dans les grandes gares.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que, rien qu'en province de Luxembourg, quarante-trois vols de métaux ont été commis en 2008 sur le réseau de la SNB ? Confirmez-vous que certains délits, par exemple les graffitis, ne sont même plus constatés ? La procédure à suivre par les travailleurs de la SNCB en cas de vol de métaux en province de Luxembourg, à savoir contacter la centrale de Bruxelles qui, à son tour, contacte celle de Liège, n'est-elle pas à revoir ? Ne serait-il pas préférable que chaque province dispose d'équipes de surveillance ? Accorde-t-on suffisamment d'attention aux heures supplémentaires et aux conditions de travail des cheminots chargés de réparer les dégâts après un vol ? Une partie du budget dégagé pour lutter contre la délinquance sera-t-elle consacrée spécifiquement à certains points du réseau ? Lesquels ?

Enfin, la presse ayant révélé l'intention de la SNCB de stocker des métaux précieux à Stockem, des mesures vont-elles être prises pour sécuriser ce dépôt ?

**02.02 Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : Les vols de cuivre en province de Luxembourg s'élèvent à 54 pour un préjudice de plus de 400.000 euros en 2008. Quant aux graffitis, ils font l'objet d'un procès-verbal



transmis au parquet ou de mesures de prévention.

Les brigades Sécurail sont réparties dans le pays en fonction d'une analyse de risques et d'une évaluation de chaque zone. En province de Luxembourg, une brigade Sécurail est basée à Arlon. Elle travaille deux fois huit heures, sept jours sur sept. De plus, une équipe mobile par province travaille en trois pauses.

Depuis le 2 février, le nombre d'agents de sécurité a augmenté grâce à une dotation supplémentaire de dix millions d'euros sur base annuelle pour améliorer la sécurité des personnes dans les gares et dans les trains. Ce montant est réparti par la SNCB Holding entre différentes mesures comme une présence accrue dans les trains, dans les gares et dans les parkings ou une augmentation des patrouilles de nuit. La répartition géographique de ces mesures supplémentaires relève de la SNCB Holding.

Quand des vols de métaux ou autres actes de délinquance occasionnent des retards ou mettent en péril la sécurité, des équipes techniques sont envoyées immédiatement sur place. Ces interventions représentent des dépenses supplémentaires pour Infrabel, mais leur coût est difficile à établir.

Le câble nécessaire au renouvellement des caténaires de la ligne 162 n'est pas stocké à Stockem, mais bien dans un parc clôturé, qui sera prochainement équipé de caméras et de radars.

*L'incident est clos.*

### **03 Questions jointes de**

- **M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les accidents aux passages à niveau" (n° 10842)**

- **M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les passages à niveau" (n° 11142)**

**03.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) :** Il y a quelques semaines, le ministre a répondu que la SNCB n'équiperait pas les passages à niveau de barrières complètes identiques à celles de la catégorie 1. Après un accident mortel début février, le porte-parole d'Infrabel a fait savoir que les passages à niveau munis de demi-barrières seraient finalement remplacés par des passages à niveau dotés de barrières complètes.

La SNCB a-t-elle changé d'avis ? Pour quelles raisons ? Combien de passages à niveau seront-ils modifiés ? Lesquels ?

**03.02 Jean-Luc Crucke (MR) :** Nous sommes passés de 279 à 296 accidents de 2007 à 2008. Même sans parler de cette augmentation, les chiffres sont peu rassurants. Des personnes ne respectent pas les signaux, au péril de leur vie. Il s'agit d'abord d'une responsabilité communale, qu'il convient de rappeler. Un plan de sécurisation des passages à niveau a-t-il été mis sur pied ? Quelles dispositions sont-elles envisagées par la SNCB en vue de limiter de tels accidents ?

*Président : M. David Lavaux.*

**03.03 Steven Vanackere, ministre (En néerlandais) :** Le porte-parole d'Infrabel s'est trompé. La stratégie d'Infrabel reste inchangée. Équiper les passages à niveau de barrières complètes de catégorie 1 entraînerait des retards trop importants sur le plan des temps de fermeture. Infrabel préfère toujours les passages à niveau de catégorie 2, avec des demi-barrières, des feux de signalisation, une sonnerie et des panneaux de signalisation. 75 % des passages à niveau sont aujourd'hui de ce type.

*(En français)* La signalisation d'un passage à niveau est du ressort du gestionnaire de la route. Ne pas la respecter constitue une infraction au code de la route. La police locale peut jouer un rôle important en surveillant les passages à niveau, afin de dissuader et de verbaliser les contrevenants.

Infrabel a établi un plan d'action pour réduire les accidents aux passages à niveau de 25 % à l'horizon 2015. Ce plan comprend la suppression de deux cents passages à niveau, le placement de caméras sur certains passages à niveau, la réalisation d'aménagements routiers et ferroviaires et des campagnes de sensibilisation.

**03.04 Le président** : La SNCB prépare en ce moment des clips sur la sécurité aux passages à niveau et sur les quais.

**03.05 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : La réponse du ministre est particulièrement claire. La stratégie d'Infrabel n'a donc pas été modifiée. J'adhère dans une large mesure au plan « passages à niveau » mis en place en 2005 et j'espère qu'il sera poursuivi. Cependant, je me demande si, dans certains cas, un passage à niveau de catégorie 1 ne serait tout de même pas préférable.

J'ai déposé une proposition de loi tendant à ce que certains passages à niveaux soient équipés de barrières complètes.

**03.06 Jean-Luc Crucke** (MR) : Les autorités ont l'obligation de tout mettre en œuvre pour limiter les accidents aux passages à niveau, mais nous n'éviterons jamais l'inconscience de certains, qui peut coûter la vie ou causer un handicap.

*L'incident est clos.*

Le **président** : La question n° 10855 de Mme Snoy et d'Oppuers est reportée.

**04 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Brecht" (n° 10856)**

**04.01 Ine Somers** (Open Vld) : La gare de Brecht est prête à être mise en service depuis plus d'un an. Or elle tarde à l'être. La raison en est que le matériel de la SNCB ne serait pas compatible avec les voies posées à Brecht. Je rappelle que l'aménagement de cette gare a coûté 700 millions d'euros et que la commune de Brecht a contribué financièrement à ce chantier. Ce problème doit donc être résolu d'urgence.

À quoi ce retard est-il dû ? Comment se fait-il qu'on ne découvre que maintenant ces problèmes de compatibilité ? Pourquoi la livraison de nouvelles locomotives est-elle retardée ? Quand le premier train fera-t-il halte à la gare de Brecht ?

**04.02 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Les problèmes se situent sur le plan des efforts qui doivent être fournis pour rendre compatibles le matériel roulant et le système de signalisation de la ligne TGV. Les règlements nationaux et internationaux doivent tendre vers l'interopérabilité des réseaux ferrés et des trains appelés à circuler sur ces réseaux. Les constructeurs ont évidemment besoin d'un certain temps pour s'adapter aux nouvelles technologies.

La ligne 4 entre Anvers et la frontière néerlandaise ne peut être desservie que par des trains équipés de l'*European Train Control System* (ETCS), ce qu'on savait bien entendu à l'avance. On savait en effet qu'une ligne à grande vitesse était en construction. Ce n'est qu'au moment où s'est posée la question de savoir si d'autres trains pouvaient également emprunter cette ligne que le problème de l'interopérabilité du matériel roulant s'est posé. La stabilisation du logiciel, principalement, constituait un problème à cet égard.

La possibilité d'exploiter la ligne avec le système de signalisation classique a été étudiée, mais s'est avérée irréalisable.

Le 23 décembre 2008, Infrabel a obtenu l'autorisation du Service Sécurité et Interopérabilité d'utiliser la ligne 4. Dès que le matériel roulant sera équipé du système ETCS, un service de navette pourra être créé vers Anvers-Noorderkempem. La SNCB et Infrabel étudient actuellement d'autres possibilités techniques pour assurer le plus rapidement possible le service entre Anvers et la gare de Noorderkempem.

Des trains d'essai circuleront à partir du 6 avril. Si les résultats s'avèrent concluants, la liaison pourra être utilisée au mois de juin.

**04.03 Ine Somers** (Open Vld) : J'espère que des résultats pourront être atteints rapidement.

**04.04 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Il n'y a d'ailleurs pas de retard dans le cadre de la

livraison des locomotives. Celles-ci sont prêtes. C'est le système de traction des nouvelles locomotives qui accuse du retard.

*L'incident est clos.*

**05 Questions jointes de**

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les actions syndicales contre Géoroute 3" (n° 10862)
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève générale de La Poste annoncée pour le 2 mars 2009" (n° 11305)
- M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève postale du 2 mars 2009" (n° 11378)
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève annoncée à La Poste" (n° 11412)
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève de La Poste" (n° 11413)

**05.01 Le président :** La question n° 10862 de Mme Dieu est reportée.

**05.02 David Lavaux (cdH) :** Le véritable malaise qui règne au sein de La Poste, concernant Géoroute 3 et la précarisation de l'emploi de postier notamment, est à l'origine de la grève actuelle. Quel a été l'élément déclencheur de la rupture des négociations entre syndicats et dirigeants ? Des pertes d'emploi sont-elles à prévoir dans les prochains mois ? Cette grève aura-t-elle une influence sur le plan Géoroute 3 ?

**05.03 Jean-Luc Crucke (MR) :** Une grève est toujours un échec. Y a-t-il eu des tentatives de négociation ou de médiation pour éviter celle-ci ?

En cette période de crise économique, la communication postale est importante, voire vitale, pour certaines entreprises.

Quel est l'élément qui a déclenché cette grève ? Les syndicats parlent d'un « ras-le-bol ». S'agit-il d'une goutte d'eau danoise qui aurait fait déborder le vase ?

Que vont coûter ces trois jours de grève à La Poste ? A quand un service minimum, qui me semble indispensable ?

**05.04 Ine Somers (Open Vld) :** Cette semaine, les syndicats de La Poste organisent une grève de trois jours qui ne manquera pas de créer des difficultés tant pour les particuliers que pour les entreprises. Quel élément justifie cette grève radicale ? Comment réagit le ministre ? Envisagera-t-il d'instaurer une prestation de services minimum obligatoire ?

La Poste reçoit une rémunération d'environ 200 millions d'euros en échange de la distribution quotidienne des journaux avant 7 h 30. Quelle part de ce montant La Poste doit-elle rembourser s'il ne peut être satisfait à cette obligation ? Le ministre a déjà répondu précédemment que ce type de montant ne peut être communiqué parce qu'il s'agit d'une information sensible relative à l'entreprise, mais j'aimerais malgré tout pouvoir obtenir quelques précisions.

*Président : M. François Bellot.*

**05.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!)** : Contrairement à ce que vous me répondiez le 16 février dernier (voir *Compte rendu analytique* 52 COM 457, p. 20), je ne pense pas que l'absentéisme ait diminué, ni que la satisfaction des clients et des travailleurs se soit améliorée à La Poste. Je reviens de la manifestation, où j'ai pu constater le ras-le-bol du personnel qui voit ses conditions de travail se dégrader et qui s'inquiète des dispositions retenues par le gouvernement en vue de la libéralisation du marché postal, alors que l'on connaît les plus-values réalisées par la Poste danoise.

L'entreprise postale est un chaudron. En tant que ministre de tutelle des entreprises publiques, vous devez chercher des solutions à cette situation. Il est primordial de rétablir le dialogue.

Monsieur le ministre, depuis votre mise en place, avez-vous rencontré les représentants des travailleurs ? Avez-vous une réponse à leur cahier de revendications et de doléances ? Le gouvernement compte-t-il revoir son cahier des charges dans le sens d'un durcissement des conditions d'accès et de garantie de qualité de service ? Avez-vous des réponses sur le statut des travailleurs contractuels et le barème des distributeurs de courrier ? Le gouvernement est-il prêt à racheter les parts de la Poste danoise pour ré-augmenter la maîtrise publique sur cet outil ? Que comptez-vous mettre en place pour éviter, dans le futur proche, de nouveaux mouvements de grogne ?

**05.06 Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : Le management a tenu à entretenir le dialogue avec les partenaires sociaux afin d'informer ceux-ci ou en vue d'une concertation au sujet de l'exécution des projets.

D'intenses efforts de communication ont aussi été accomplis à l'égard du personnel. La concertation doit être une priorité absolue. L'ampleur des changements prévus et l'urgence à les mener expliquent les légitimes questions et inquiétudes, relayées par les partenaires sociaux.

L'introduction des livreurs de courrier, par exemple, est un projet novateur dans le sens objectif du terme, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un changement important qui renforce les questionnements du personnel.

Les conséquences de cette action sont impossibles à évaluer à ce jour. Les trois quarts des journaux ont été distribués aujourd'hui, 80 % des bureaux de poste sont ouverts et à peu près la moitié des tournées de distribution sont assurées. Cela ne préjuge en rien de l'évaluation finale après les trois jours d'actions.

Quant à une intervention de ma part, je me mets volontairement en réserve. Je réagirai quand la dynamique de cette action aura permis aux associations représentatives du personnel et à la direction de se parler et d'en tirer les conclusions.

Il n'appartient pas au ministre d'intervenir directement dans des négociations. Mon rôle est de veiller au respect du contrat de gestion conclu entre l'État belge et La Poste et non d'intervenir dans sa gestion journalière.

En réponse à M. Crucke j'indique qu'un service minimum existe déjà au sein de La Poste, défini par le statut syndical. Il couvre les envois urgents, ceux par exemple contenant des médicaments.

(*En néerlandais*) La dotation pour la distribution de journaux s'élève à 120 millions d'euros par an. Les dispositions en cas de grève figurent dans la convention d'approfondissement du contrat de gestion conclu entre La Poste et les éditeurs de presse. La Poste prolonge gratuitement l'abonnement des personnes qui n'ont pas reçu leur journal.

Aujourd'hui, plus de 76 pour cent des journaux ont été distribués.

(*En français*) Monsieur Gilkinet, vous vous souviendrez de mes réponses en commission du 2 et du 16 février. L'aide apportée par la Poste danoise a porté ses fruits. La grande majorité des objectifs du partenariat stratégique ont été atteints.

Les mesures prises par le gouvernement offrent à La Poste un cadre concurrentiel et équilibré.

Pour en venir à Géoroute 3, je vous renvoie d'abord à la réponse de Mme Vervotte, le 20 novembre dernier, en séance plénière (voir *Compte rendu analytique* 52 PLEN 61, p. 26 & 27). Ce plan fait partie du plan stratégique de La Poste, approuvé par le conseil d'administration les 28 et 29 août 2008. Il assure la viabilité économique de l'entreprise dans un contexte où les coûts augmentent et le volume du courrier diminue. Les

salaires, pour la seule activité « courrier », représentent environ 900 millions d'euros. Sans action de la part de La Poste, ceux-ci augmentent d'au moins trente millions par an.

Les économies représentent environ 20 millions d'euros, ce qui ne suffira pas à couvrir l'inflation des coûts.

La mise en place des changements a toujours eu lieu sans licenciements secs, en concertation avec les organisations syndicales. La Poste prévoit, pour 2009, le départ de 307 équivalents temps plein à la pension et 227 départs naturels ou démissions.

Les plans Géoroute 1 et 2 avaient pour but d'optimiser les méthodes de travail et les tournées de distribution. Le plan Géoroute 3 prend en compte la baisse de volume du courrier et l'automatisation dans les nouveaux centres de tri.

Ce programme est indispensable à La Poste dans sa préparation à fonctionner dans un marché libéralisé.

**05.07 David Lavaux** (cdH) : Les partenaires sociaux sont conscients des changements nécessaires et le personnel a déjà consenti des efforts considérables. Il reste que des modifications constantes sont perçues par le personnel comme un manque de respect.

Le dialogue social doit être renoué le plus rapidement possible.

**05.08 Jean-Luc Crucke** (MR) : Un service postal sans ressources humaines est unimaginable. Cette donnée lui est inhérente, qu'elle soit danoise, belge ou autre ! La concertation doit pouvoir reprendre.

Comme service minimum, c'est un service des urgences qui existe ! Il importe d'aller plus loin.

Concernant le montant des pertes, je crains que la perte majeure ne soit une perte de crédibilité.

**05.09 Ine Somers** (Open Vld) : Le montant de 120 millions d'euros sera donc maintenu indépendamment d'un éventuel manque de ponctualité sur le plan de la distribution mais la durée de validité de l'abonnement aux journaux distribués sera prolongée d'un nombre de jours équivalant au nombre de jours où les journaux n'ont pas été distribués à temps. La charge de la preuve incombera-t-elle à cet égard aux clients de La Poste ? Et le coût de la prolongation de l'abonnement sera-t-il imputé à La Poste ?

**05.10 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!) : Je voudrais vous rappeler que cette entreprise est publique avant d'être autonome et comporte un actionnariat public. J'aurais souhaité qu'il soit public à 100 %. Vous devez prendre l'initiative de rétablir le dialogue entre la direction de La Poste et les partenaires sociaux.

Les bonis de La Poste sont importants depuis 2005. La Poste danoise va s'en aller en ayant encaissé 200 millions de plus-values sur trois années d'investissements. C'est donc la Belgique qui finance le service universel danois !

En matière de libéralisation, il ne tenait qu'au gouvernement d'adopter des mesures plus strictes. J'estime que la grève actuelle vise à éviter une poste assurant un service minimum permanent. Pourtant, c'est ce que vous êtes en train de mettre sur place par votre absence de réaction et je le déplore.

**05.11 Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : Monsieur Gilkinet, quand vous dites que je dois intervenir en tant qu'actionnaire majoritaire, vous vous trompez dans la définition de l'autonomie de l'entreprise publique. Pour avoir été co-gestionnaire d'une entreprise à 100 % publique, je sais ce qu'est l'autonomie d'une entreprise publique ; dans les moments difficiles, je ne demandais pas à mon ministre d'intervenir, sauf en cas de blocage absolu.

Je ne me mets pas en réserve par manque d'idées ou de volonté politique mais par souci de gérer

correctement une entreprise autonome.

**05.12 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!) : Je comprends que La Poste n'ait pas envie de votre intervention dans ce conflit, mais nous avons deux conceptions antagonistes de la situation. Un ministre en charge d'une entreprise publique ne doit pas rester les bras croisés quand la situation est grave. Vous devez donner une impulsion ou assumer ce qui ne fonctionne pas. Et pour le moment, beaucoup de choses qui relèvent de votre responsabilité ne fonctionnent pas.

*L'incident est clos.*

**06 Question de M. Peter Logghe au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les sérieux retards sur la ligne Courtrai-Bruges" (n° 10881)**

**06.01 Peter Logghe** (Vlaams Belang) : Au cours de la dernière semaine de janvier, des navetteurs de la région de Roulers-Torhout ont manqué leur correspondance vers Bruxelles et Gand.

Quelle en est la raison ? Quelles règles s'appliquent aux retards et aux correspondances ? Si le conducteur d'un train en retard demande à une gare de faire attendre un convoi pour assurer la correspondance, à qui appartient le pouvoir de décision ? Au machiniste ? Les retards enregistrés sur certaines lignes en décembre et en janvier s'expliquent-ils par des raisons structurelles ?

**06.02 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Pour certains trains, des délais d'attente sont prévus pour assurer la correspondance. Ces délais ne doivent pas être trop longs pour éviter l'effet en cascade. Il n'y a pas de temps d'attente pour les trains IC qui circulent sur les grands axes. Il peut y avoir des exceptions, mais la décision appartient toujours au dispatching.

Je me propose à présent d'énumérer toutes les raisons qui ont causé des retards sur la ligne citée, même si je n'en vois pas l'utilité politique.

Ces raisons sont des suicides, des défaillances de la signalisation et de caténaires, une bombe de la Seconde Guerre mondiale, des accidents et les effets des grands froids. En outre, en raison des températures très basses qui ont régné sur tout le pays, il n'y avait que très peu de matériel supplémentaire disponible.

**06.03 Peter Logghe** (Vlaams Belang) : La pertinence politique est très claire. Il s'agit d'une entreprise publique très coûteuse et qui promeut l'utilisation du train pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

**06.04 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Il n'est évidemment pas inutile de rechercher les causes des retards, mais je me demande si j'aurai encore à répondre à une quinzaine d'autres questions concernant d'autres incidents survenus sur d'autres liaisons à cette même période.

Je ne manquerai pas de répondre à chaque question, mais il conviendrait peut-être de relever quelque peu le niveau du dialogue politique. Je ne suis pas le porte-parole de la SNCB. Et je ne perçois pas exactement l'intérêt de s'appesantir sur telle ou telle « tranche de vie » de telle ou telle liaison. Si les questions sont destinées à me sensibiliser à la ponctualité des trains, alors je puis vous assurer que je suis plus que sensible à ce point.

**06.05 Peter Logghe** (Vlaams Belang) : En notre qualité de représentant des citoyens, nous avons bien le droit de dénoncer les problèmes.

*L'incident est clos.*

**07 Questions jointes de**

- **M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le coût du service universel et des missions de service public de La Poste" (n° 10886)**
- **Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises**

**publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'estimation du coût du service universel de La Poste" (n° 11221)**

**07.01 Ine Somers** (Open Vld) : KPMG conclut dans une étude que le service universel de La Poste coûtera au maximum 29 millions d'euros. La Poste reçoit actuellement 300 millions d'euros de l'État.

Quels sont les différents éléments que La Poste doit financer avec ces 300 millions d'euros ? Quelle partie de ce montant est affectée au service universel ? Le ministre juge-t-il l'étude réaliste ? Le service universel est-il rentable ? Quels services inclut-il précisément ?

**07.02 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : L'étude commandée par mon collègue, M. Van Quickenborne, fournit à mon sens un aperçu correct de la situation.

Le gouvernement a décidé fin de l'année dernière, parallèlement à l'avant-projet visant à transposer la troisième directive postale européenne, d'élaborer des propositions concrètes pour le prochain contrat de gestion. Les différentes missions de service public seront évaluées à ce moment-là.

Le coût des différentes composantes du service public doit être calculé sur la base d'une comptabilité analytique, dans laquelle les charges et les produits des services publics sont strictement dissociés du service universel ou des services commerciaux, conformément à la directive postale européenne. L'IBPT est compétent pour vérifier les résultats de cette comptabilité analytique.

*L'incident est clos.*

**08 Questions jointes de**

- **Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la consultation des personnes à mobilité réduite dans le projet de rénovation de la gare de Mons" (n° 10924)**

- **Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le projet de parkings à la gare de Mons" (n° 10931)**

- **Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la mise à niveau du réseau urbain montois et le rôle de la SNCB dans celui-ci" (n° 11078)**

- **Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état de la gare de Mons" (n° 11081)**

**08.01 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!) : À Mons, une nouvelle gare, une nouvelle passerelle et de nouveaux parkings sont annoncés pour 2014, mais ce projet manque de clarté.

La gare de Mons est délabrée. Le souterrain qui mène aux quais est constamment inondé, ce qui entraîne notamment des pannes des escalators. Les personnes à mobilité réduite ont dès lors beaucoup de mal à rejoindre les quais. La SNCB envisage-t-elle de remédier à ce problème ? Dans quels délais ?

Concernant le réseau urbain montois, le gouvernement wallon a décidé le 5 décembre 2008 de réaliser des sites réservés aux transports publics, d'implanter des *park and ride* et de réaliser une nouvelle gare de bus. Ce projet s'intègre-t-il dans celui de la nouvelle gare ? Les 55 millions d'euros prévus pour sa réalisation font-ils partie du budget de 110 millions pour la gare ? La SNCB y participe-t-elle afin d'assurer la cohérence des réalisations ? De quelle manière ? Financera-t-elle le parking de dissuasion ?

B-Parking, filiale de la SNCB, a annoncé la construction d'un parking supplémentaire pour 800 voitures. Au total, 1 600 places payantes devraient être disponibles en 2012. À l'heure actuelle, le tarif quotidien du parking à la gare de Mons varie entre 3,60 et 14,70 euros. Pour une personne qui prend le train tous les jours, l'abonnement annuel pour le parking revient à 195 euros. Ces prix resteront-ils inchangés ? Par quels moyens les parkings seront-ils sécurisés ? Cette sécurisation aura-t-elle des conséquences sur la politique tarifaire ? Les parkings resteront-ils gratuits le week-end ?

Les parkings annoncés pour les vélos s'insèrent-ils dans le projet global ? Seront-ils payants ? Quels seront les tarifs ? Parkings payants et gratuits pourront-ils coexister ? Selon la SNCB, depuis août 2005, tous les

parkings pour vélos sont gratuits, à quelques exceptions près. Pourrait-on avoir la liste de ces exceptions ?

Quelle part du budget de 110 millions d'euros sera-t-elle consacrée à ces parkings ? D'où proviennent les fonds destinés à leur construction ? Le cahier des charges a-t-il déjà été défini ? Comporte-t-il des critères environnementaux, en particulier pour prévenir les inondations ? Concernant l'emplacement des parkings, une coordination est-elle prévue avec les associations représentant les usagers de deux-roues ?

Enfin, des rencontres avec des associations de personnes à mobilité réduite ont-elles été organisées dans le cadre de la rénovation de la gare de Mons ? Dans la négative, sont-elles prévues ? Une consultation est-elle prévue avec les riverains de la gare ?

**08.02 Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : La stagnation de l'eau dans le couloir sous les voies à la gare de Mons résulte d'un défaut d'étanchéité et d'une montée de la nappe aquifère. Infrabel cherche une solution durable à un coût raisonnable, et ce dans le contexte de la modernisation de la gare. La direction Patrimoine de la SNCB-Holding, qui assure le nettoyage et le petit entretien des espaces, va quant à elle prendre des mesures pour améliorer l'écoulement des eaux.

Le projet du groupe SNCB s'insère dans celui du gouvernement wallon. Les études d'avant-projet sont en cours. Des présentations seront programmées pour les usagers, les riverains et les citoyens en général. La Société régionale wallonne du transport sera consultée au sujet de l'intermodalité, très importante à mes yeux. Vu que l'examen du projet n'est pas terminé, la répartition du budget n'est pas encore fixée.

L'accessibilité et le confort de déplacement seront améliorés, en particulier pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Les consultations à ce propos auront lieu en temps utile. En ce qui concerne les PMR, l'interlocuteur de référence de la SNCB est le Conseil national supérieur des handicapés. Le groupe d'action pour une meilleure accessibilité aux personnes handicapées (GAMAH) sera entendu également.

Pour les parkings, la SNCB Holding et B-Parking ont établi une stratégie basée sur quatre objectifs : la garantie de places disponibles, une tarification différenciée, la couverture des charges opérationnelles par les recettes et l'incitation à l'utilisation des transports en commun.

À l'heure actuelle, le tarif des futurs parkings de la gare de Mons n'est pas encore déterminé. Il est à noter que les tarifs actuels n'ont pas évolué depuis 2007. Il n'y aura pas de personnel de gardiennage dans les parkings, mais il y aura un contrôle d'accès, une surveillance par caméras, un interphone et un service d'assistance à distance. Les parkings seront ouverts en permanence. Ils seront donc également payants le week-end.

La construction du nouveau parking de la gare de Mons est actuellement à l'étude. Son budget fait partie de l'ensemble consacré à la gare de Mons. L'étude du parking intègre une réflexion environnementale de même qu'elle tient compte de toutes les catégories d'usagers, en ce compris les deux roues.

La SNCB Holding s'est engagée dans son contrat de gestion à créer des parkings deux roues sécurisés dans les gares de plus de 10.000 voyageurs par jour. Ces parkings seront couverts, éclairés, clôturés, équipés de râteliers et d'un contrôle d'accès et surveillés par caméra. Actuellement, seul le parking sécurisé de Bruxelles-Nord est gratuit car la Région le subsidie.

Le tarif actuel est censé être poursuivi. Enfin, conjointement à l'abri sécurisé payant, des emplacements non sécurisés gratuits seront toujours à disposition du voyageur.

**08.03 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!) : En ce qui concerne la gare, je conçois que la question soit difficile à régler dans la mesure où on est confronté ici à un problème de nappe aquifère. Cela étant, les lieux sont difficilement praticables, voire dangereux. Il serait opportun que la SNCB fournisse des renseignements supplémentaires quant à la situation. En effet, pour l'heure, on a le sentiment qu'il y a une absence de volonté de régler le problème.

En ce qui concerne la mise à niveau du réseau urbain et les parkings, les informations émanent de différents pouvoirs : la Région, la SNCB et la ville de Mons. Le suivi de la situation relève du casse-tête chinois. Une



belle gare pourrait faire la fierté des Montois, mais les habitants de la région déplorent le manque d'informations et l'absence de concertation. Les différentes autorités ont donc un rôle proactif à jouer.

D'après vos propos, des consultations auront lieu avec les associations de personnes à mobilité réduite. Je me permets néanmoins de rappeler qu'une telle rencontre avec Euro Liège TGV avait fait l'objet d'un communiqué de presse soulignant leur forte déception. Je ne voudrais pas que cela se passe à nouveau avec le projet de la gare de Mons, qui reliera le cœur historique au nouveau pôle commercial des Grands Prés. Cela signifie aussi que les usagers marcheront davantage entre ces deux pôles.

Quant aux emplacements de parking, il importe de mener une réflexion concernant une approche tarifaire encore plus avantageuse qui permettrait à davantage de personnes d'utiliser les transports en commun.

*L'incident est clos.*

**09 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les trains de soirée" (n° 11015)**

**09.01 David Geerts** (sp.a) : En décembre 2007, les chemins de fer néerlandais ont introduit un service de trains de nuit entre la province du Brabant et la périphérie. L'objectif est de soutenir le secteur horeca et la vie culturelle, mais aussi d'assurer une liaison avec l'aéroport de Schiphol. Il ressort d'une évaluation récente que les voyageurs sont très satisfaits et que le réseau de trains nocturne du Brabant pourrait éventuellement devenir rentable.

Une action menée par Animo le 7 février montre que, chez nous aussi, pareille initiative pourrait bénéficier d'une assise importante. La SNCB a-t-elle mené une étude pour lancer un projet analogue ?

**09.02 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : J'ai déjà exposé, dans des réponses antérieures, mon postulat de base concernant l'organisation d'un réseau ferroviaire nocturne. Il s'agit d'une initiative assez coûteuse. Les dotations d'exploitation de la SNCB sont essentiellement destinées à prévoir suffisamment de trains pour faire face à l'afflux de voyageurs aux heures où la demande est la plus importante, entre 7 heures et 21 heures. Le train reste en effet un moyen de transport de masse.

Il ne s'indique pas de développer un réseau nocturne, car celui-ci serait utile seulement entre les grandes villes. Or des travaux d'entretien indispensables sont effectués la nuit sur ces lignes très fréquentées. De plus, le nombre de voyageurs serait restreint. Actuellement, l'occupation des trains après 23 h est faible. Après 22 h, il s'agit de moins de 1 % du total des voyageurs. Compte tenu de l'absence de files, la nuit, et du fait que les voyageurs sont peu nombreux à habiter près d'une gare, beaucoup risquent d'opter pour la voiture pour l'ensemble de leur trajet. Aux Pays-Bas, il s'agit en fin de compte d'une offre restreinte dans une région dont le taux d'urbanisation est différent de celui de la Belgique.

Par conséquent, un réseau nocturne rapporterait peu. De plus, la SNCB se doit d'utiliser ses ressources par priorité au moment où elle peut atteindre un maximum de voyageurs, c'est-à-dire pendant la journée.

Mme Vervotte, qui m'a précédé à la tête du ministère des Entreprises publiques, avait demandé à la SNCB de soumettre à une analyse coûts-profits la faisabilité de la mise en service de trains de nuit sur les grandes lignes. Cette étude de faisabilité a porté sur la possibilité d'organiser un aller-retour par heure pendant toute la durée de la nuit, d'une part, entre Bruxelles-National-Aéroport de Zaventem et Bruxelles-Midi et, d'autre part, sur les axes Charleroi-Anvers et Ostende-Liège.

Dans le premier scénario, les trains de nuit circuleraient quotidiennement. Dans le second, ils ne rouleraient que le jeudi, le vendredi et le samedi. L'analyse coûts-profits a montré que pour couvrir les coûts – estimés à 15,5 millions d'euros pour le premier scénario et à 7 millions d'euros pour le second –, il faudrait un nombre de voyageurs compris entre 215 et 230 par train. Il ressort de cette analyse qu'il y a fort peu de chances pour que des trains de nuit aient une grande rentabilité sociale.

**09.03 David Geerts** (sp.a) : La qualité du service pendant la journée est effectivement prioritaire. Néanmoins, je pense qu'il ne serait pas inintéressant de débattre de cette question sur la base des résultats de cette étude.

L'étude portant sur la rentabilité de trains de nuit qui a été réalisée aux Pays-Bas a montré que 22 heures est une heure fort peu rentable, notamment parce que les séances de cinéma se terminent aux alentours de 22.30 heures, ce qui a pour conséquence que les pics d'affluence des voyageurs ne s'observent qu'après 23 heures.

*L'incident est clos.*

**10 Question de M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la ligne ferroviaire Binche - Louvain-la-Neuve" (n° 11024)**

**10.01 Jean-Luc Crucke (MR) :** Le bourgmestre de Binche a exprimé son mécontentement quant à la vétusté des trains et leur retard répétitif sur la ligne Binche - Louvain-la-Neuve. Y a-t-il effectivement plus de retards sur cette ligne ? Comment sont prises les décisions d'affectation de matériel roulant plus ou moins ancien sur les différentes lignes du pays ? La Wallonie a-t-elle raison de se plaindre d'être délaissée sur ce plan ?

**10.02 Steven Vanackere, ministre (en français) :** Pour 2008, la ponctualité de la relation Binche - Louvain-la-Neuve est, à l'arrivée à Binche, de 90 % pour le troisième trimestre et de 80,8 % pour le quatrième trimestre. A l'arrivée à Louvain-la-Neuve Université, la ponctualité a été de 92,3 % pour le troisième trimestre et de 84,7 % pour le quatrième trimestre.

Il s'agit d'une relation longue distance, comportant de nombreux arrêts ; de ce fait, elle est sensible aux retards. On y utilise des automotrices quadruples, qui vont entrer prochainement en atelier pour modernisation.

La SNCB ne prévoit pas de modifier le matériel assurant la desserte de cette relation. Les trains tractés par locomotive accélèrent moins vite que les trains composés d'automotrices.

L'attribution du matériel se fait sur base des caractéristiques techniques de la ligne et du potentiel des voyageurs, et non suivant la Région. Il circule des trains avec du matériel double étage également en Wallonie.

**10.03 Jean-Luc Crucke (MR) :** Les chiffres montrent qu'il y a un retard sur cette ligne. Je souhaite que cela puisse être résorbé.

En tant qu'hennuyer, j'espère qu'on pensera un jour au côté ouest de la Wallonie, qui aimerait pouvoir bénéficier des nouveaux trains à double étage.

*L'incident est clos.*

**11 Question de Mme Carine Lecomte au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les retards de trains" (n° 11027)**

**11.01 Carine Lecomte (MR) :** Connaître le retard des trains en direct sur [www.railtime.be](http://www.railtime.be) n'est pas suffisant, encore faut-il ne plus avoir à les subir ! Fin 2008 auraient été comptabilisées près de 11.000 relations de retards de trains (retards d'au moins trente minutes) et/ou de suppressions de trains.

Ce chiffre est à comparer avec les années précédentes.

En 2006, 2007 et 2008, quel a été le nombre exact de ces notifications de trains en retard d'au moins trente minutes et/ou supprimés ? Quelles dispositions le groupe SNCB compte-t-il prendre pour améliorer la situation ?

**11.02 Steven Vanackere, ministre (en français) :** Je préfère parler de « rapports » que de « relations ».

Un rapport est établi dans quatre cas : lorsqu'un train de voyageurs intérieur a un retard égal ou supérieur à

vingt minutes ; quand plusieurs trains de voyageurs "intérieur" accumulent un retard supérieur ou égal à quarante minutes ; si un train de voyageurs "intérieur" est partiellement ou totalement supprimé ; et lorsqu'un train de voyageurs "international" a un retard de vingt minutes ou est annulé. Un rapport doit également être rédigé quand un accident ou un incident se produit.

En 2006, le nombre de rapports s'élevait à 8.284, le nombre de trains supprimés à 8.810, tandis que 0,32 % des trains ont circulé avec un retard de trente minutes ou plus.

En 2007, le nombre de rapports s'élevait à 9.460, le nombre de trains annulés à 15.849, alors que 0,36 % des trains ont eu un retard de trente minutes ou plus.

En 2008, le nombre de rapports était de 10.625, le nombre de trains supprimés s'élevait à 14.288, et 0,39 % des trains ont circulé avec un retard de trente minutes.

Au sein de la SNCB, des mesures supplémentaires sont prises pour entretenir le matériel roulant afin de diminuer le nombre de pannes.

Pour améliorer l'information des voyageurs, une application informatique, qui devrait devenir opérationnelle cette année, permettra d'alimenter tous les canaux de communication, parmi lesquels les ordinateurs portables du personnel de la Direction "voyageurs" nationale, tant en gare que dans les trains.

Un vaste plan d'action permettra de diminuer le nombre d'avaries et de dérangements perturbant le trafic ferroviaire, de prévoir les dispositions susceptibles de régler celles-ci au plus vite et d'informer les clients.

Des groupes de travail sont chargés d'étoffer cette liste d'actions. Le plan d'action consolidé me sera transmis fin mars.

**11.03 Carine Lecomte (MR) :** Selon vos chiffres, je constate qu'en 2006 la situation était moins catastrophique qu'elle ne l'est aujourd'hui ! Sur la ligne 161 Bruxelles-Luxembourg, que j'utilise fréquemment, les retards s'accumulent en cours de trajet et le site internet n'a aucune utilité quand on est assis dans le train.

*L'incident est clos.*

## **12 Questions jointes de**

- **M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la suppression de la restriction pour les seniors et les jeunes en ce qui concerne l'heure de début d'un voyage" (n° 11031)**

- **M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les limitations horaires des billets à tarif réduit" (n° 11145)**

**12.01 David Geerts (sp.a) :** Les seniors et les jeunes sont soumis à une restriction de voyage durant les mois d'été, puisque les tarifs avantageux ne sont valables qu'à partir de 9 h. En conséquence, certains seniors ne parviennent que vers midi à leur destination, tandis que les parents qui emmènent leurs enfants vers des structures d'accueil à leur travail ne bénéficient généralement pas d'un tarif réduit, parce qu'ils doivent déjà être présents à leur travail avant 9 h.

Que pense le ministre d'une suppression de cette restriction de voyage ?

**12.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!)** : La SNCB offre à ses usagers des conditions tarifaires avantageuses via des billets seniors, Go Pass ou la gratuité pour les enfants. Ces avantages sont notamment conditionnés à l'heure de départ.

Est-il envisageable de porter à 8 h 30 la limite horaire pour bénéficier du tarif "senior" et de lever toute

restriction horaire pour les formules "Pass" les samedi, dimanche, jours fériés et jours de vacances scolaires ?

Ne pourrait-on pas lever la restriction horaire concernant la gratuité pour les enfants ?

**12.03 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Le billet seniors permet aux plus de 65 ans de voyager à des tarifs très avantageux pendant les heures creuses. Par ailleurs, la pointe du matin s'allonge de plus en plus, de sorte qu'un glissement vers 8 h 30 pendant les jours de semaine n'est pas possible. Je puis comprendre la demande, mais la mobilité a un coût et celui-ci est supporté par le contribuable. Je pense qu'il n'est pas opportun de rendre encore plus attrayantes des formules qui le sont déjà.

(*En français*) Les formules "pass" ne prévoient plus de restriction horaire depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2004. En outre, la restriction horaire n'a jamais été d'application les week-ends et jours fériés.

(*En néerlandais*) Les enfants accompagnés d'un adulte peuvent voyager gratuitement après 9 h et cette possibilité doit également s'envisager dans le contexte des heures creuses, lorsqu'une capacité de transport est disponible. Cette restriction horaire vise à éviter le phénomène des trains bondés durant les heures de pointe. Mon intention n'est pas de dissuader les clients, mais bien de ne pas décourager les personnes qui voyagent pendant les heures de pointe en permettant à certaines autres catégories de voyager à des conditions très avantageuses durant les mêmes heures. Je ne juge pas opportun d'assouplir encore de telles mesures 'groupes cibles' ou d'en accroître significativement l'attrait.

(*En français*) Ces produits sont bien connus et leurs avantages régulièrement rappelés par des campagnes publicitaires.

**12.04 David Geerts** (sp.a) : En fin de compte, cette discussion porte toujours sur le même problème fondamental de capacité. Si nous voulons accroître l'accessibilité en termes d'horaires – notamment pendant les heures de pointe – la seule solution consiste à investir dans des rames à plus grande capacité.

**12.05 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!) : La formule senior est passée de 3 à 5 euros très rapidement ! Il serait bon d'arrêter là l'inflation des prix de ces formules "pass".

*L'incident est clos.*

### **13 Questions jointes de**

- **M. Bruno Stevenheydens** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les vols de cuivre au détriment des chemins de fer" (n° 11049)

- **Mme Ine Somers** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les vols de cuivre au détriment des chemins de fer" (n° 11124)

**13.01 Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang) : En 2008, 489 vols de cuivre ont eu pour théâtre des infrastructures ferroviaires. Le coût des travaux de réparation s'élève à plus d'un million d'euros. Les chiffres d'Infrabel révèlent que les vols de cuivre ont engendré 388 heures de retard sur 2.318 lignes et que 236 trains ont dû être supprimés.

Ce problème était déjà qualifié d'extrêmement inquiétant mi 2007 mais aujourd'hui les dommages subis en termes financiers et de trains supprimés seraient encore bien plus importants.

Le ministre peut-il fournir un bref aperçu des problèmes et de leur évolution ? Mon estimation des dommages est-elle correcte ? Comment se déroule la collaboration entre le département de l'Intérieur, la SNCB, Infrabel et la police des chemins de fer ? Comment pourra-t-on intensifier la lutte contre les vols de cuivre et les dégâts commis à l'infrastructure ? Un groupe de travail chargé de formuler des recommandations au gouvernement a été mis en place fin 2007. Quels en ont été les résultats ?

**13.02 Ine Somers** (Open Vld) : Selon la SNCB, 489 vols de cuivre ont été commis en 2008, un chiffre en

baisse par rapport à 2007. Avec les suicides et tentatives de suicide, ces vols constituent une des raisons principales des retards.

Le ministre peut-il confirmer et expliquer cette baisse du nombre de vols de cuivre ? A-t-on pris des mesures visant à améliorer la protection des installations et prévoit-on de nouvelles initiatives en ce sens ? Quel est le coût de ces mesures et quel est le montant du préjudice subi par Infrabel ? Quels sont les lieux où le risque de vols est le plus élevé et comment en améliorer la sécurité ? Observe-t-on un lien entre les vols et les retards ?

**13.03 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Les vols de métaux commis au détriment du Groupe SNCB sont enregistrés spécifiquement depuis 2005 et il ressort de ces données qu'il y a eu 509 vols de cuivre en 2008, contre 647 en 2007. La baisse du prix du cuivre, mais aussi et surtout les efforts consentis dans ce domaine par le Groupe SNCB, sont à l'origine de cette amélioration.

Infrabel ne dispose pas d'informations très précises concernant le lien direct entre les coûts de réparation et les incidents. Les coûts sont estimés à 1,5 million d'euros par an environ. En matière de retards dus aux vols de cuivre, on note une légère baisse pour ce qui concerne les trains de voyageurs entre 2007 et 2008 mais une augmentation pour les trains de marchandises. Il n'y a pas de lien univoque entre les vols de cuivre et le nombre de minutes de retard que ces vols entraînent car tout dépend des circonstances particulières.

La coopération entre le département de l'Intérieur, la SNCB, Infrabel et la police des chemins de fer se passe bien. Depuis novembre 2008, toutes les parties concernées peuvent discuter d'une approche intégrée du phénomène dans le cadre d'un groupe de travail « vols de cuivre ». Des initiatives en ont déjà découlé, comme une circulaire relative aux constats de vols de cuivre, des patrouilles assurées par Securail aux endroits sensibles et la protection électronique des infrastructures des centres logistiques. Un projet de surveillance mobile nocturne en coopération avec une entreprise de gardiennage externe est par ailleurs à l'étude. Je ne puis toutefois fournir plus de détails en la matière car il ne s'indique pas de donner de la publicité à de telles mesures.

Infrabel a régulièrement des contacts avec les parquets qui sont également de plus en plus conscients de la gravité du problème et qui, aujourd'hui, poursuivent systématiquement les suspects. Par ailleurs, Infrabel se porte systématiquement partie civile.

Je ne tiens pas à livrer des détails sur les endroits à risque, mais il est clair qu'ils sont soumis à une surveillance accrue.

**13.04 Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang) : Si le nombre de cas a diminué par rapport à 2007, les derniers en date ont entraîné de plus lourdes conséquences. Le fait que tous ces agissements soient poursuivis et qu'Infrabel se porte partie civile constitue une bonne chose.

Le ministre dispose-t-il d'informations sur les profils des auteurs ? Il semble qu'il s'agisse de criminels locaux, mais également de bandes d'Europe de l'Est.

**13.05 Ine Somers** (Open Vld) : Il est important que le groupe de travail poursuive ses activités de manière à ce que les retards sur les lignes marchandises puissent être réduits.

**13.06 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Je n'ai aucune information quant au profil des auteurs. Cette question devrait, me semble-t-il, s'adresser plutôt à mon collègue de la Justice.

*L'incident est clos.*

**14 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'impact des commandes de matériel roulant de la SNCB sur l'économie belge" (n° 11079)**

**14.01 François Bellot** (MR) : Dans le cadre de son plan d'investissement, la SNCB a prévu d'acquérir

305 trains régionaux auprès de la société Siemens (pour 1,450 milliard d'euros) et de rénover 130 voitures double étage chez Bombardier (pour 200 millions d'euros). Ces commandes sont évoquées parmi les efforts dans le cadre du plan de relance, mais vu l'impact sur l'économie belge, on peut en douter.

En effet, pour cette commande de 1,450 milliard d'euros, les entreprises belges spécialisées dans le domaine ont contacté Siemens pour leur proposer leurs services, mais la réponse fut claire : les trains sont construits en Allemagne et l'entreprise a l'habitude de travailler avec ses sous-traitants et ses divisions.

Des prestations et fournitures commandées à Bombardier sont prises en charge par des sous-traitants et fournisseurs étrangers de pays où la main-d'œuvre est bon marché. La qualité de certains équipements serait critiquable. Je ne veux pas faire preuve de nationalisme dans les marchés publics (ce qui serait d'ailleurs contraire à la législation européenne), mais ces importantes commandes publiques belges échappent à l'économie belge !

Comment comptez-vous garantir aux entreprises belges de participer à de tels marchés, dans le respect de la législation européenne sur les marchés publics et les appels à la concurrence ? Comptez-vous attirer l'attention de la SNCB sur les retombées économiques de ces commandes pour nos entreprises ? Vérifiez-vous si les normes techniques nationales des États hôtes des entreprises adjudicataires ne constituent pas un obstacle protectionniste aux entreprises belges dans ce domaine ?

**14.02 Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : Vous dites dans votre question que vous ne souhaitez pas de repli nationaliste. Les commandes importantes sont soumises à la législation belge et européenne en matière de commandes publiques. Un déroulement correct de la procédure suppose que le marché soit attribué à l'entreprise soumettant la meilleure offre. Pour les commandes des entreprises étrangères et les exigences techniques, les constructeurs de matériel veillent au respect des conditions de concurrence. Le matériel doit satisfaire aux normes belges et européennes en vigueur pour circuler sur l'infrastructure belge, ce qui est contrôlé par Belgorail. De plus, le cahier des charges comporte des éléments qui sont évalués au moment de l'adjudication.

En d'autres termes, je suis très réservé à l'idée de ne pas respecter parfaitement la logique de concurrence européenne.

**14.03 François Bellot** (MR) : Ce dossier est difficile, mais la SNCB pratiquait naguère d'une autre façon : elle servait d'ensemblier pour des tâches confiées à une série d'entreprises, si bien qu'une adjudication était accordée pour chaque marché.

Ici, il est question d'une consultation pour un lot global. Dans cette logique, des entreprises qui sous-traitaient en Belgique ne peuvent plus traiter les commandes. Deux entreprises vont ainsi déposer leur bilan.

Et il ne s'agit pas de petites entreprises ! Je peux comprendre que la SNCB ait commandé des voitures, mais alors que la crise s'invite dans notre pays, les mécanismes de consultation ont changé, mettant en difficulté des entreprises qui, jusqu'ici, avaient de « petits lots » par rapport à l'ensemble.

En matière de droit européen, la Belgique doit montrer l'exemple. Nous jouons la loyauté européenne d'une ouverture complète. Mais il faut aussi rappeler à nos partenaires européens que ce n'est pas à sens unique !

*L'incident est clos.*

#### **15 Questions jointes de**

- **M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les incompatibilités entre les fonctions au sein du groupe SNCB et de ses filiales" (n° 11092)**

- **M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les conséquences des modifications apportées par la loi du 22 décembre 2008 portant des dispositions diverses à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques" (n° 11107)**

**15.01 Le président :** La question n° 11107 de M. Geerts est transformée en question écrite.

**15.02 François Bellot (MR) :** Dans un avis de l'été 2008, la Commission européenne indique qu'il faut assurer l'indépendance des fonctions essentielles logées à Infrabel (répartition des sillons et tarification de l'infrastructure), que les fonctions essentielles peuvent être confiées au gestionnaire de l'infrastructure et que l'indépendance d'Infrabel n'est pas garantie à l'égard des entreprises ferroviaires et de SNCB-Holding.

La loi du 22 décembre 2008 portant des dispositions diverses devait répondre à ces soucis d'indépendance d'Infrabel par rapport aux autres opérateurs. Or, elle est sujette à interprétation : ne pas la respecter peut entraîner des amendes de 1.000 à 10.000 euros et des peines d'emprisonnement de trois à six mois. Si la loi est suivie à la lettre, un administrateur d'Infrabel ne pourrait plus faire partie du conseil d'administration d'une des sociétés filiales ! L'indépendance totale signifie aussi obligation de désigner l'opérateur SNCB par voie de marchés publics alors qu'il y a un accord privilégié entre les sociétés et leurs filiales.

Une répartition des fonctions entre Infrabel, le ministre de la Mobilité et vous-même peut apporter la réponse aux demandes de la Commission. Or, la loi du 22 décembre 2008 a tracé la voie de l'indépendance complète d'Infrabel. Quelles sont vos intentions quant à la correction de cette législation ?

**15.03 Steven Vanackere, ministre (en français) :** La réforme du régime des incompatibilités introduite par la loi du 22 décembre 2008 visait à répondre à des observations formulées par la Commission européenne. Il s'agissait notamment d'offrir davantage d'indépendance au gestionnaire de l'infrastructure à l'égard des entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau belge et des autres entités du groupe. Cette réforme a été préparée d'une façon tout à fait transparente vis-à-vis des trois sociétés du groupe SNCB.

Infrabel et la SNCB Holding m'ont fait part de difficultés techniques liées à ces dispositions. Des solutions sont à l'examen et une modification limitée de la loi sera vraisemblablement proposée.

Les mécanismes en question doivent fonctionner dans l'esprit de la réforme de 2004-2005. Il y a lieu également d'examiner l'opportunité d'une dérogation limitée à l'interdiction faite à un administrateur ou membre du comité de direction d'Infrabel d'exercer des fonctions au sein d'une filiale détenue conjointement avec la SNCB Holding ou une autre entreprise ferroviaire.

Enfin, les nouvelles dispositions introduites par la loi du 22 décembre 2008 n'ont aucune incidence directe sur l'application des législations sur les marchés publics.

**15.04 François Bellot (MR) :** Ferez-vous connaître vos intentions à la SNCB ? Il peut exister des rapports croisés dans des filiales sans que l'indépendance soit mise à mal.

**15.05 Steven Vanackere, ministre (en français) :** Oui. Je vous confirme également que le travail en vue d'une modification de la loi sera mené en collaboration avec les toutes les parties concernées, y compris dans les sociétés du groupe.

*L'incident est clos.*

**16 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les retards dans les travaux du RER en**

**Brabant wallon" (n° 11093)**

**16.01 Valérie De Bue (MR) :** La presse annonce de nouveaux retards dans la réalisation du RER. Selon votre prédécesseur, les retards précédents étaient liés au phasage des chantiers pour respecter la clef de répartition 60/40 et aux permis et expropriations, particulièrement en Région bruxelloise.

Monsieur le ministre, l'échéancier des travaux du RER sera-t-il respecté ? Des moyens supplémentaires peuvent-ils être dégagés pour accélérer la réalisation du projet ? Pouvez-vous faire le point sur l'obtention des permis ?

**16.02 Steven Vanackere, ministre (en français) :** Le contrat de gestion prévoit qu'Infrabel met tout en œuvre afin d'obtenir les permis d'urbanisme pour le RER dans les meilleurs délais. Depuis l'annonce d'un retard supplémentaire, Infrabel a obtenu presque tous les permis et a pris des dispositions pour accélérer l'exécution de certains travaux en Région flamande, ce qui devrait permettre de respecter la clef de répartition 60/40.

Les travaux sur les lignes 124 et 161 seront terminés pour 2016. La mise en service des troisième et quatrième voies entre Braine-l'Alleud et Nivelles est prévue en 2018.

Un fonds RER, alimenté par l'État, a été constitué. Au 31 décembre 2008, il se montait à 508,23 millions d'euros. L'exécution des travaux dépend en grande partie de la délivrance des permis et de la nécessité de maintenir une qualité de desserte suffisante. Pour 2009, Infrabel a pris des dispositions pour accroître les possibilités d'investissements tant en Région flamande qu'en Région wallonne. Les travaux du RER se déroulent le plus rapidement possible.

S'agissant des procédures, le permis pour le tronçon Watermael-Schuman-Josaphat a été obtenu en 2003. Pour Watermael-Boitsfort, il a été obtenu en 2008. Il peut faire l'objet de recours jusqu'au 18 février 2009. Pour le Moensberg, le permis a été obtenu en 2008 et les recours sont épuisés. Les permis pour Anderlecht et pour le projet Diabolo à Schaerbeek ont été obtenus en 2008. Pour le quadrilatère de Bruxelles-Nord, le permis est attendu pour novembre 2009. Enfin, des recours sont encore possibles contre la mise à quatre voies de la ligne 124 à Linkebeek et à Rhode-Saint-Genèse.

**16.03 Valérie De Bue (MR) :** J'espère qu'Infrabel et les sociétés du groupe mettront tout en œuvre pour respecter ces délais car le RER est un élément stratégique pour répondre aux nouveaux besoins de déplacement.

**16.04 Steven Vanackere, ministre (en français) :** Le RER a effectivement une importance stratégique.

*L'incident est clos.*

**17 Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'accord de coopération relatif à Beliris" (n° 11105)**

**17.01 Patrick De Groote (N-VA) :** Beliris, un fonds destiné à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles, a fait l'objet d'un accord de coopération signé en 1993 entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Pourquoi cet accord de coopération n'a-t-il jamais été soumis à l'approbation du Parlement ? L'accord-cadre évoqué dans l'accord de coopération a-t-il jamais vu le jour ? Dans quels domaines politiques peut-on exposer des dépenses dans le cadre de Beliris ? Le Comité de coopération ne dépasse-t-il pas son champ de compétences lorsqu'il effectue des dépenses pour des projets culturels et sportifs sans consulter les Communautés ou les Commissions communautaires ?

**17.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) :** Les fonds Beliris entrent dans le champ d'application



de l'article 43 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises. Cet article prévoit la création d'un comité de coopération qui délibère selon la procédure du consensus des initiatives que peuvent prendre en commun l'État et la Région de Bruxelles-Capitale en vue de favoriser et de promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles. Ces initiatives peuvent être financées en tout ou en partie par le budget de l'État.

La ministre des Affaires sociales et de la Santé publique exerce la tutelle sur l'accord de coopération. Certaines questions doivent dès lors lui être adressées. Outre Mme Onkelinx, qui préside le comité, d'autres vice-premiers ministres y siègent également.

Le Parlement approuve chaque année les initiatives à charge du budget de l'État. Un avenant complète chaque année l'accord-cadre. La délimitation des domaines de compétence est effectuée conformément au titre IV de la loi spéciale, et ce par consensus.

*Président : M. David Lavaux.*

**17.03 Patrick De Groote** (N-VA) : Il n'existe toujours pas d'accord-cadre délimitant les compétences. Il avait été promis qu'un accord de coopération serait conclu et soumis aux parlements, mais on a manqué de courage à cet effet.

L'article 92 de la loi spéciale prévoit que les Régions et les Communautés peuvent conclure des accords de coopération, mais à propos des compétences propres. Les matières réglées par la loi et les accords qui pourraient grever l'État ou lier des Belges personnellement n'ont d'effet qu'après l'adoption d'une loi d'assentiment. Je pense que Beliris relève de ce cas de figure.

Beliris était initialement un projet très modeste, mais au fil des ans, le budget s'est accru. Beliris commence à présent à s'arroger des compétences qui nécessitent en fait une réforme de l'État et pour lesquelles je m'interroge sur le lien réel avec la fonction de capitale. Il n'est pas question que quelques ministres bruxellois et flamands règlent cela entre eux.

*L'incident est clos.*

**18 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la mise en place de conditions optimales pour l'arrivée du RER à Bruxelles" (n° 11123)**

**18.01 Jean-Jacques Flahaux** (MR) : Le groupe MR s'intéresse de près au RER qui va amener un développement du trafic. Parallèlement, la SNCB a annoncé la suppression de certaines gares. Y en a-t-il sur les futures lignes RER ? Les arrêts à Bruxelles se feront-ils en gares SNCB ? Si oui, comment le trafic déjà plus qu'engorgé va-t-il évoluer ? Ne serait-il pas préférable de faire communiquer les rames du RER directement avec le métro ? Cela rendrait le RER plus efficace et réglerait les problèmes de saturation des voies à Bruxelles.

Le fait que la SNCB soit sous tutelle fédérale alors que le métro est sous tutelle bruxelloise est-il source de blocage ?

**18.02 Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : Les seules suppressions proposées récemment par la SNCB concernent deux gares situées hors de la zone RER. Infrabel n'a pas l'intention de demander la fermeture d'un point d'arrêt dans le périmètre RER. Au contraire, ils sont appelés à augmenter.

Le point d'arrêt Vivier d'Oie a ainsi été ouvert en décembre 2007. D'autres suivront. L'ensemble des gares bruxelloises recevra le statut de gare RER. Une étude en cours permettra de préciser la meilleure desserte compte tenu des contraintes d'exploitation, dont bien entendu la capacité de la jonction Nord-Midi.

Le concept RER s'appuie sur la complémentarité entre chemins de fer, métro, trams et bus. Dans cet esprit,

de nombreuses gares RER seront des points de connexion entre les réseaux ferroviaire et métro.

Une limitation des rames RER à hauteur des premières stations de métro impliquerait la construction de voies de garage en site urbain. De plus, les trains constituent, dans de nombreux endroits, un moyen de transport plus performant que le métro.

Une excellente collaboration s'est établie entre les sociétés régionales de transports, la SNCB et Infrabel. La mise en œuvre du RER a désormais bien démarré tant au niveau des travaux que de la commande du matériel roulant.

*L'incident est clos.*

**19 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les choix stratégiques de la Banque de La Poste et la capacité de contrôle parlementaire à son égard" (n° 11144)**

**19.01 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!) : La Banque de La Poste est une entreprise au moins à 25 % publique. Il semble intéressant de pouvoir mieux cerner sa politique commerciale et sa volonté d'être une banque de service public, accessible notamment aux personnes aux ressources limitées, fonction que la fermeture de nombreux bureaux de poste remet en cause. Quelles sont les informations relatives à la Banque de La Poste qui peuvent faire l'objet d'un contrôle parlementaire ? Quelles sont les conséquences de la fermeture des bureaux de poste sur les clients de la Banque de La Poste ? Comment la Banque de La Poste compte-t-elle compenser sa perte d'accessibilité ? Est-il, par exemple, envisagé de restaurer l'envoi en franchise postale des virements ? Quelles impulsions souhaitez-vous donner à la Banque de la Poste dans le sens de son ouverture et de son accessibilité ?

**19.02 Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : La Banque de La Poste est une banque ordinaire, sans mission publique. Elle se positionne par une accessibilité au plus grand nombre. Les produits sont simples et transparents, avec une attention particulière pour la sécurité. Elle est soumise, comme toutes les banques, au contrôle prudentiel de la CBFA.

Même quand il restera 650 bureaux au lieu de plus de 700 aujourd'hui, la Banque disposera encore d'un réseau très étendu, présent dans chaque commune.

Les virements peuvent être déposés gratuitement dans les bureaux de poste mais aussi dans les Points Poste. Les personnes moins mobiles peuvent également confier leurs virements à leur facteur.

Il n'est pas envisagé de rétablir l'envoi sous franchise postale des virements. La Banque de La Poste assure, comme toutes les banques, les services de base convenus avec Febelfin.

Il n'entre pas dans notre mission de donner des directives à la banque concernant sa politique commerciale.

**19.03 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!) : Vous dites qu'il s'agit d'une banque commerciale ordinaire. En tout cas, c'est une banque commerciale avec un actionnariat public important.

En votre qualité de ministre en charge des Entreprises publiques, je vous demande d'être attentif à son évolution pour qu'elle devienne une banque publique encore plus accessible.

*L'incident est clos.*

Le **président** : la question n° 11489 de M. Henry est reportée.

**20 Question de Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'accès au Parc Paradisio" (n° 11156)**

**20.01 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!) : Le nombre de visiteurs au Parc Paradisio ne cesse d'augmenter, mais la plupart des visiteurs s'y rendent par la route. Certains jours, au mois de juin, on dénombre 120 autocars. Durant les mois de juillet et d'août, on dénombre souvent 2.500 voitures.

Les voyageurs empruntant le train sont rares. Le nombre total de visiteurs B-excursions en 2008 est de

23.000, dont 50 % en voyage scolaire. La SNCB touche une commission selon les types d'entrées pratiquées par le parc.

Le mauvais état de la ligne Mons-Ath, la faible fréquence des trains et l'état désastreux de l'arrêt Cambron-Casteau ne poussent pas les visiteurs à s'y rendre autrement qu'en voiture.

Or les routes principales menant au parc représentent à elles seules 40 % des accidents graves survenant au sein de la zone de police Silly-Dendre d'après le rapport de police de cette année. Le ministre Daerden reconnaît que la configuration et la qualité du revêtement de la N56 ne sont pas optimales mais cette nationale n'est pas considérée comme prioritaire. En 2007, l'intensité moyenne journalière y était de 15.743 véhicules dans les deux sens de circulation entre Mons et Jurbise.

Quels sont les investissements prévus par la SNCB pour améliorer son service sur cette ligne et l'état de la gare de Cambron-Casteau ? Y a-t-il des contacts entre la SNCB et le Parc Paradisio ?

Quelle est la fréquentation de la ligne Mons-Ath ? Pouvez-vous me donner une liste des prix pratiqués par la SNCB pour les B-Excursions Paradisio ?

**20.02** **Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : En semaine, le point d'arrêt de Cambron-Casteau est desservi toutes les heures dans les deux sens. Cette desserte est renforcée en heures de pointe matinales et vespérales par un train dans chaque sens. Le week-end, la desserte est assurée par un train toutes les deux heures dans les deux sens.

La SNCB examinera la desserte de la ligne Ath-Mons dans le cadre de l'étude d'un nouveau concept de transport pour décembre 2011. Le rehaussement et la modernisation des quais de Cambron-Casteau seront réalisés lors du renouvellement des traverses de la voie vers Ath prévu en 2014. La ligne Mons-Ath est en bon état et la vitesse y est de 120 km/h sans restriction locale. Des quais de Cambron-Casteau, il faut environ 25 minutes à pied pour se rendre au Parc Paradisio. Mi-2008, Infrabel, le ministère de l'Équipement et des Transports de la Région wallonne (MET) et le cabinet du ministre Daerden se sont réunis pour étudier l'amélioration de l'accès routier vers le parc, en évitant le passage par le centre du village. Une estimation du coût de l'élargissement du passage à niveau a été transmise au MET.

La fréquentation de la ligne Mons-Ath est, journellement et dans les deux sens, de 1.531 voyageurs en semaine et le week-end, de 670. En période scolaire, en semaine, le nombre de voyageurs est de 3.041 et, le week-end, de 615. Les prix varient de 12,70 euros à 29,70 euros en fonction de la distance parcourue et de l'âge du voyageur.

Paradisio octroie une réduction sur le prix d'entrée, tout comme le fait la SNCB sur les tarifs du billet, en fonction du prix à l'avantage du voyageur. Ceci ne représente pas une commission pour la SNCB.

**20.03** **Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!) : Il va donc falloir prendre son mal en patience !

Quand on voit l'insécurité routière sur les deux axes principaux qui mènent au parc, on constate la nécessité d'une réflexion sur un renfort en matériel roulant la semaine comme le week-end et surtout pendant les congés scolaires.

Il faut également réfléchir à la sécurité entre la gare et le parc ainsi qu'à l'état de la gare qui n'est plus qu'un point d'arrêt.

*L'incident est clos.*

Le **président** : La question n° 11182 de M. Bellot est transformée en question écrite.

**21** **Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des**

**Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les crèches pour navetteurs" (n° 11218)**

**21.01 Michel Doomst** (CD&V) : Afin de pouvoir concilier plus harmonieusement le travail et la vie de famille, un projet d'installation de crèche est actuellement à l'étude à proximité de la gare SNCB de Charleroi. Qu'en est-il de ce dossier ? Quels sont les résultats de l'étude de faisabilité ? D'autres projets sont-ils en chantier ? D'autres villes et communes se livrent-elles à la même réflexion ?

**21.02 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Le projet à Charleroi n'a pas encore pris forme concrètement. Le groupe SNCB a marqué fin 2007 son accord sur la mise à disposition d'un espace situé au rez-de-chaussée de l'ancien centre de tri postal installé à proximité de la gare de Charleroi-Sud, avec l'objectif d'y créer des places d'accueil réservées aux enfants de membres du personnel de la SNCB. L'étude de faisabilité a montré qu'un tiers des membres du personnel et un quart des voyageurs étaient intéressés par une telle possibilité d'accueil. Plus les heures d'ouverture étaient favorables, plus l'intérêt était marqué. L'étude a également insisté sur le fait que la création et la gestion de crèches sont des activités à part entière, venant s'ajouter au core business de l'entreprise.

Les Communautés offrent la possibilité aux entreprises de réserver des places d'accueil moyennant une contribution fiscalement déductible. L'étude recommande de conclure des partenariats avec les communes.

Outre ce projet, aucun autre projet n'a été lancé, mais une première rencontre a eu lieu en septembre 2008 entre la ville de Gand et le groupe SNCB à propos de la réservation de places pour les enfants du personnel dans une crèche pour navetteurs.

Le contrat de gestion prévoit que les bâtiments qui se prêtent à un tel investissement doivent être identifiés pour le 1<sup>er</sup> mars 2009 et le groupe SNCB doit ensuite introduire un rapport concernant le financement de ces projets.

**21.03 Michel Doomst** (CD&V) : Nous attendons donc impatiemment la liste des bâtiments et nous espérons que d'autres villes et communes étudieront cette possibilité.

*L'incident est clos.*

**22 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le projet PIDAAS" (n° 11219)**

**22.01 Michel Doomst** (CD&V) : Pour améliorer l'information aux usagers des chemins de fer, on a lancé le projet PIDAAS (Passengers Information Display and Audio System). La première partie de ce projet doit assurer la fourniture d'informations visuelles et auditives dans les gares et aux arrêts, la deuxième partie, quant à elle, doit permettre d'adapter les écrans d'affichage obsolètes dans les gares.

Où en est ce dossier ? Le développement se déroule-t-il selon les plans ? Le budget de l'investissement se limite-t-il aux 16,5 millions d'euros initiaux ?

**22.02 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : La première version du système d'information auditive est à l'essai dans cinq gares de la ligne 26 autour de Bruxelles. Ces essais devraient se terminer début avril. On prévoit une extension de la fonctionnalité pour juin. À partir de novembre 2009, l'intégralité de la fonctionnalité pour les informations visuelles et auditives devrait être disponible à Bruxelles et Charleroi. Le déploiement total est prévu entre mi-2010 et 2015. Les développements se déroulent selon les plans.

Le budget de l'investissement prévoyait au départ 16,5 millions d'euros, mais il a été porté à 24,9 millions d'euros. Cette augmentation est due à la concentration accrue des postes de signalisation.

**22.03 Michel Doomst** (CD&V) : L'augmentation du budget montre que nous croyons fermement à la pertinence de ce projet.

*L'incident est clos.*

**23 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des**

**Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'achat de billets par gsm" (n° 11220)**

**23.01 Michel Doomst** (CD&V) : La SNCB devait lancer dans le courant de l'année 2008 un projet pilote de vente de tickets par gsm. Qu'en est-il de ce projet ? Comment ce concept devrait-il évoluer ? A-t-on trouvé des partenaires pour la vente des tickets ?

**23.02 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB donne à présent la priorité à la mise au point d'un ticket unique utilisable auprès de toutes les sociétés de transports en commun, qui prendrait la forme d'une carte à puce, car ce système offre le bénéfice qualitatif le plus important pour les clients. La semaine dernière, les sociétés de transports en commun concernées sont parvenues à un accord quant à la société qui sera chargée des aspects technologiques liés à l'utilisation de la carte à puce. L'ensemble des possibilités de cette carte sont encore à l'étude.

La vente par internet ou par les appareils automatiques sera en tout état de cause plus importante que la vente par gsm. Le grand atout du ticket gsm de De Lijn et de certaines société de parking est en effet la simplicité du produit. De Lijn a une structure tarifaire très simple alors que la SNCB a toute une gamme de tarifs. Il en résulte que le système est plus complexe et dès lors moins pratique.

Cela ne signifie pas que la SNCB rejette cette technologie. Nous assistons à une évolution technologique rapide des gsm et la SNCB suit cette évolution. Il faut évidemment toujours partir du principe de la plus-value pour le confort des voyageurs.

**23.03 Michel Doomst** (CD&V) : Aucun projet pilote n'est donc actuellement en cours ?

**23.04 Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Pas que je sache. Je sais seulement que la SNCB suit de près les évolutions technologiques et réfléchit à l'utilisation de ces technologies dans le cadre de la vente des billets.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 37.*