



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

23-03-2009

namiddag

lundi

23-03-2009

après-midi

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het taalgebruik bij de aankondigingen in de treinen" (nr. 11252)	1
- mevrouw Ulla Werbrouck aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het meedelen van significante vertragingen aan buitenlandse treinreizigers" (nr. 11923)	1
<i>Sprekers: Ulla Werbrouck, Jean-Jacques Flahaux, Steven Vanackere, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen</i>	
Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugbetaling door de Franse Gemeenschap van de NMBS-abonnementen" (nr. 11497)	3
<i>Sprekers: Jean-Luc Crucke, Steven Vanackere, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen</i>	
Samengevoegde vragen van	4
- mevrouw Ulla Werbrouck aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verkoop van treintickets door de winkelketen Kruidvat" (nr. 11707)	4
- mevrouw Ulla Werbrouck aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de wirwar van NMBS-producten en de mogelijke discriminatie in het kader van de verkoop van treintickets door de winkelketen Kruidvat" (nr. 11708)	4
<i>Sprekers: Ulla Werbrouck, Steven Vanackere, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen</i>	
Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de geografische indeling van de vijf sorteercentra" (nr. 11719)	6
<i>Sprekers: Patrick De Groote, Steven Vanackere, vice-eersteminister en minister</i>	

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'utilisation des langues dans les annonces dans les trains" (n° 11252)	1
- Mme Ulla Werbrouck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la communication des retards importants aux voyageurs étrangers" (n° 11923)	1
<i>Orateurs: Ulla Werbrouck, Jean-Jacques Flahaux, Steven Vanackere, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles</i>	
Question de M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le remboursement par la Communauté française des abonnements SNCB" (n° 11497)	3
<i>Orateurs: Jean-Luc Crucke, Steven Vanackere, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles</i>	
Questions jointes de	4
- Mme Ulla Werbrouck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la vente de billets de train par la chaîne de distribution Kruidvat" (n° 11707)	4
- Mme Ulla Werbrouck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grande diversité de produits proposés par la SNCB et la discrimination éventuelle dans le cadre de la vente de billets de train par la chaîne de distribution Kruidvat" (n° 11708)	4
<i>Orateurs: Ulla Werbrouck, Steven Vanackere, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles</i>	
Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la répartition géographique des cinq centres de tri" (n° 11719)	6
<i>Orateurs: Patrick De Groote, Steven Vanackere, vice-premier ministre et ministre</i>	

van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Samengevoegde vragen van	8	Questions jointes de	8
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de cashpositie bij De Post" (nr. 11723)	8	- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation de trésorerie à La Poste" (n° 11723)	8
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de voorgenomen cash-out bij De Post" (nr. 12039)	8	- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'opération cash-out envisagée par La Poste" (n° 12039)	8
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de goedkeuring van de overdracht van 25 procent van de aandelen van De Post aan CVC Capital Partners" (nr. 11862)	8	- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'approbation de la cession de 25 % des actions de La Poste à CVC Capital Partners" (n° 11862)	8
- de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het vertrek van de Deense post uit De Post" (nr. 12076)	8	- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la poste danoise du capital de La Poste" (n° 12076)	8
- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aanwending van de oorlogskas van De Post" (nr. 11815) <i>Sprekers: Georges Gilkinet, David Geerts, Patrick De Groote, Camille Dieu, Steven Vanackere</i> , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen	8	- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'utilisation du trésor de guerre de La Poste" (n° 11815) <i>Orateurs: Georges Gilkinet, David Geerts, Patrick De Groote, Camille Dieu, Steven Vanackere</i> , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	8
Vraag van mevrouw Katia della Faille de Leverghem aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de parkeerproblemen aan het station van Haacht" (nr. 11433) <i>Sprekers: Katia della Faille de Leverghem, Steven Vanackere</i> , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen, Jan Mortelmans	12	Question de Mme Katia della Faille de Leverghem au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes de stationnement près de la gare de Haacht" (n° 11433) <i>Orateurs: Katia della Faille de Leverghem, Steven Vanackere</i> , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles, Jan Mortelmans	12
Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sanering van B-cargo" (nr. 11640) <i>Sprekers: David Geerts, Steven Vanackere</i> , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen	15	Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'assainissement de B-cargo" (n° 11640) <i>Orateurs: David Geerts, Steven Vanackere</i> , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	15

Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de studententrein Gent - Poperinge" (nr. 11641)	15	Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le train d'étudiants Gand - Poperinge" (n° 11641)	15
<i>Sprekers: David Geerts, Steven Vanackere, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen</i>		<i>Orateurs: David Geerts, Steven Vanackere, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles</i>	
Samengevoegde vragen van	16	Questions jointes de	16
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het akkoord over de invoering van een gemeenschappelijk ticket" (nr. 11821)	16	- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'accord sur la mise en place d'un ticket commun" (n° 11821)	16
- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het akkoord tussen de NMBS, de MIVB, De Lijn en de TEC betreffende de invoering van een gemeenschappelijk vervoerbewijs tegen 2012" (nr. 11875)	16	- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'accord intervenu entre les sociétés SNCB, STIB, De Lijn et TEC pour mettre à disposition des voyageurs un billet commun d'ici à 2012" (n° 11875)	16
<i>Sprekers: Thérèse Snoy et d'Oppuers, Valérie De Bue, Steven Vanackere, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen</i>		<i>Orateurs: Thérèse Snoy et d'Oppuers, Valérie De Bue, Steven Vanackere, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles</i>	
Vraag van de heer Jenne De Potter aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de boete opgelegd door de arbeidsinspectie aan de gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding" (nr. 11860)	17	Question de M. Jenne De Potter au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'amende infligée par l'inspection du travail à l'administrateur délégué de la SNCB-Holding" (n° 11860)	17
<i>Sprekers: Jenne De Potter, Steven Vanackere, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen</i>		<i>Orateurs: Jenne De Potter, Steven Vanackere, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles</i>	
Samengevoegde vragen van	18	Questions jointes de	18
- de heer Josy Arens aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gratis treinvervoer voor kinderen" (nr. 11863)	18	- M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gratuité du billet 'enfant'" (n° 11863)	18
- de heer Josy Arens aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gebruik van het seniorenbiljet" (nr. 11864)	18	- M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'utilisation du billet 'Senior'" (n° 11864)	18
<i>Sprekers: Josy Arens, Steven Vanackere, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen</i>		<i>Orateurs: Josy Arens, Steven Vanackere, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles</i>	

Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de NMBS en Sunjets" (nr. 11869)	19	Question de Mme Ulla Werbrouck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la SNCB et Sunjets" (n° 11869)	19
<i>Sprekers:</i> Ulla Werbrouck, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs:</i> Ulla Werbrouck, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Samengevoegde vragen van	20	Questions jointes de	20
- de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de behuizing van de spoorwegpolitie" (nr. 11904)	20	- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les locaux de la police des chemins de fer" (n° 11904)	20
- de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de huisvesting van de spoorwegpolitie" (nr. 11943)	20	- M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les locaux de la police des chemins de fer" (n° 11943)	20
- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verhuizing van de spoorwegpolitie uit het Zuidstation" (nr. 11967)	20	- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le déménagement de la police des chemins de fer de la gare du Midi" (n° 11967)	20
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de huisvesting van de spoorwegpolitie" (nr. 11972)	20	- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les locaux de la police des chemins de fer" (n° 11972)	20
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de lokalen van de spoorwegpolitie" (nr. 12051)	20	- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les locaux de la police des chemins de fer" (n° 12051)	20
- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het nieuwe commissariaat van de federale spoorwegpolitie" (nr. 12062)	20	- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nouveau commissariat de la police fédérale des chemins de fer" (n° 12062)	20
<i>Sprekers:</i> Patrick De Groote, Michel Doomst, Jan Mortelmans, Camille Dieu, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs:</i> Patrick De Groote, Michel Doomst, Jan Mortelmans, Camille Dieu, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de flitspalen aan de spoorwegoverwegen" (nr. 11942)	25	Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les radars fixes aux abords des passages à niveau" (n° 11942)	25
<i>Sprekers:</i> Michel Doomst, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs:</i> Michel Doomst, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	

- Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de Bank van De Post" (nr. 12013) 26
- Sprekers:* **Camille Dieu, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen
- Orateurs:* **Camille Dieu, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de la Banque de La Poste" (n° 12013) 26
- Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het uitvoerend comité van De Post" (nr. 12016) 27
- Sprekers:* **Camille Dieu, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen
- Orateurs:* **Camille Dieu, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles 27
- Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de staat van de voetgangersbrug in het station van Tamines" (nr. 12019) 28
- Sprekers:* **Georges Gilkinet, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen
- Orateurs:* **Georges Gilkinet, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles 28
- Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het postkantoor van de wijk Sint-Rochus in Halle" (nr. 11738) 29
- Sprekers:* **Michel Doomst, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen
- Orateurs:* **Michel Doomst, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles 29
- Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de actie 'AUB Postbode'" (nr. 11739) 30
- Sprekers:* **Michel Doomst, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen
- Orateurs:* **Michel Doomst, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles 30
- Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de GEN-werken in Ifterbeek (Dilbeek)" (nr. 12024) 31
- Sprekers:* **Michel Doomst, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen
- Orateurs:* **Michel Doomst, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles 31
- Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice- 32
- Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier 32

eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van het solidariteitsfonds van De Post" (nr. 12082)

Sprekers: **Georges Gilkinet, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de belangstelling van De Post voor een participatie in de Griekse post" (nr. 12083)

Sprekers: **Georges Gilkinet, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir du fonds de solidarité de La Poste" (n° 12082)

Orateurs: **Georges Gilkinet, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

33 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'intérêt de La Poste belge pour une participation dans la poste grecque" (n° 12083)

Orateurs: **Georges Gilkinet, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 23 MAART 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 23 MARS 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door de heer Jean-Jacques Flahaux.

La réunion publique est ouverte à 14 h 20 par M. Jean-Jacques Flahaux, président.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het taalgebruik bij de aankondigingen in de treinen" (nr. 11252)
- mevrouw Ulla Werbrouck aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het meedelen van significante vertragingen aan buitenlandse treinreizigers" (nr. 11923)

01 **Questions jointes de**

- M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'utilisation des langues dans les annonces dans les trains" (n° 11252)
- Mme Ulla Werbrouck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la communication des retards importants aux voyageurs étrangers" (n° 11923)

01.01 Ulla Werbrouck (LDD): Hoewel het hoofdthema van het jaarverslag 2007 van de NMBS 'groeien in dialoog' was, laat die dialoog nog al te vaak te wensen over. Vooral de buitenlandse reizigers begrijpen niet wat er gaande is, want aanzienlijke vertragingen worden alleen in het Nederlands aangekondigd. Ook de treinbegeleiders doen te weinig moeite om hen te informeren. Kunnen de mededelingen tijdens de treinreis, in de stations en op de aankondigingsborden voortaan in het Nederlands, Frans en het Engels gebeuren? Kunnen de treinbegeleiders worden aangespoord om de reizigers spontaan de nodige informatie te verstrekken?

01.01 Ulla Werbrouck (LDD): Bien que le thème principal du rapport annuel 2007 de la SNCB était 'Dialogue et croissance', force est de constater que le dialogue laisse encore trop souvent à désirer. Les voyageurs étrangers, surtout, ont bien du mal à comprendre ce qui se passe quand les retards importants ne sont annoncés qu'en néerlandais. Les accompagnateurs de train ne font, par ailleurs, que bien peu d'efforts pour les informer. Les communications pendant le voyage ne pourraient-elles pas être diffusées en néerlandais, en français et en anglais? Pourrait-on inviter les accompagnateurs de train à fournir spontanément les informations nécessaires aux voyageurs?

01.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik had uw voorganger, minister Vervotte, al ondervraagd over het gebruik van de talen in de treinen. Zij antwoordde me toen dat de NMBS onderworpen is aan de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, en dat de mededelingen aan boord van de trein moeten worden omgeroepen in de taal

01.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): J'avais déjà interrogé votre prédécesseur, la ministre Vervotte, sur l'utilisation des langues dans les trains. Elle m'avait répondu que la SNCB est soumise aux lois linguistiques en matière administrative et que les annonces à bord d'un train doivent donc être faites dans la langue de la Région traversée. La

van het Gewest waar de trein door rijdt.

De Vaste Commissie voor Taaltoezicht staat enkel een afwijking van die regel toe voor internationale treinen, mits de drie landstalen worden gebruikt. Waarom kan dat principe niet algemeen toegepast worden voor alle treinen die in België rijden, waarbij mededelingen eventueel ook nog in het Engels kunnen worden omgeroepen, en zelfs nog in andere talen als dat nodig zou blijken?

Toenmalig premier Leterme stelde dat handelsaangelegenheden niet onder de taalwetgeving vielen. Aangezien de NMBS een commerciële onderneming is, kan de in de treinen toegepaste regel die betrekking heeft op bestuurszaken, dus zonder meer worden gewijzigd. Zouden onze taalwetten trouwens ook gelden voor een buitenlandse operator die op ons spoornet treinverbindingen zou aanbieden?

01.03 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): De juridische analyse laat hier geen twijfel over bestaan: de NMBS is wel degelijk onderworpen aan de taalwetgeving in bestuurszaken. In de treinen moeten de aankondigingen dan ook gebeuren in de taal van het Gewest waar de trein zich bevindt.

(*Nederlands*) De NMBS moet zich natuurlijk aan de juridische voorschriften houden die bepalen dat de locatie van de trein bepalend is voor de taal die er minstens gebruikt moet worden. De informatie in de stations of op de aankondigingsborden moet volgens de taalwetgeving gebeuren in de taal van de regio.

(*Frans*) Van die regel mag alleen worden afgeweken voor de internationale treinen, waarin de drie landstalen worden gebruikt.

(*Nederlands*) Wanneer op internationale treinen de drie landstalen worden gebruikt, mag ook het Engels worden gebruikt.

(*Frans*) De treinbegeleiders wordt gevraagd zich klantvriendelijk op te stellen, de trein te doorlopen en de klanten in hun eigen taal te woord te staan.

(*Nederlands*) We kunnen natuurlijk niet van al de treinbegeleiders verwachten dat ze viertalig zijn. Als de treinrit verstoord wordt, moeten de reizigers zo snel mogelijk worden ingelicht. De treinbegeleider moet daarvoor eerst de dispatching contacteren. Hij kan de reizigers informeren via de omroepinstallatie of tijdens de ticketcontrole. Wij dringen aan op een zo klantvriendelijk mogelijke communicatie, maar de wettelijke richtlijnen moeten natuurlijk wel gerespecteerd worden.

Commission permanente de contrôle linguistique autorise une dérogation uniquement pour les trains internationaux, à condition que les trois langues nationales soient utilisées. Pourquoi ne pas généraliser ce principe à tous les trains circulant en Belgique, en y ajoutant l'anglais, voire d'autres langues si le besoin s'en fait sentir ?

Alors qu'il était premier ministre, M. Leterme a déclaré que ce qui touchait au commerce ne relevait pas des lois linguistiques. Puisque la SNCB est une entreprise commerciale, la règle appliquée dans les trains et qui relève de la matière administrative peut donc être modifiée sans problème. D'ailleurs, nos lois linguistiques s'appliqueraient-elles à un opérateur étranger qui ferait circuler des trains sur nos lignes ?

01.03 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : L'analyse juridique ne laisse aucun doute : la SNCB est bien soumise aux lois linguistiques en matière administrative. Les annonces à bord des trains doivent donc se faire dans la langue de la Région où se trouve le train.

(*En néerlandais*) La SNCB doit, bien évidemment, se conformer aux prescriptions juridiques aux termes desquelles le lieu où se trouve le train détermine la langue qui doit à tout le moins être utilisée. L'information diffusée dans les gares ou figurant sur les tableaux d'affichage doit être communiquée, conformément à la législation sur l'emploi des langues, dans la langue de la région.

(*En français*) La seule dérogation autorisée est l'utilisation des trois langues nationales pour les trains internationaux.

(*En néerlandais*) Si, dans les trains internationaux, les trois langues nationales sont utilisées, les annonces peuvent également se faire en anglais.

(*En français*) Il est conseillé aux accompagnateurs de train, à titre commercial, de circuler dans le train et de renseigner les clients dans leur langue.

(*En néerlandais*) Nous ne pouvons évidemment pas exiger de tous les accompagnateurs de train qu'ils soient quadrilingues. Toutefois, les voyageurs doivent être informés le plus vite possible de toute perturbation de leur voyage. À cette fin, les accompagnateurs de train sont tenus de contacter en premier lieu le dispatching. Ils peuvent informer les voyageurs en se servant de l'installation permettant de faire des annonces ou pendant le contrôle des billets. Nous demandons instamment à

la SNCB de communiquer de la façon la plus conviviale possible tout en respectant évidemment les consignes légales.

01.04 Ulla Werbrouck (LDD): Een buitenlandse reiziger kan onmogelijk de omgeroepen informatie begrijpen als die enkel in het Nederlands gebeurt. Bovendien verstoppert de treinbegeleiders zich als er vertragingen zijn in plaats van de reizigers te helpen. In het buitenland gebeurt de communicatie wel in meerdere talen, dus dat moet toch ook mogelijk zijn in België, de hoofdstad van Europa.

01.04 Ulla Werbrouck (LDD) : Pour les voyageurs étrangers, les informations diffusées par ladite installation sont inintelligibles quand elles sont diffusées uniquement en néerlandais. De plus, lorsqu'il y a des retards, les accompagnateurs de train se cachent au lieu d'assister les voyageurs. À l'étranger, les communications sont effectuées en plusieurs langues. Pourquoi cela ne serait-il pas possible en Belgique et à Bruxelles, la capitale de l'Europe ?

01.05 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik ben het ermee eens dat het treinpersoneel zo ver mogelijk moet gaan in de communicatie met de klanten. Misschien kunnen er in standaardsituaties vooraf opgenomen berichten worden gebruikt. Inzake de individuele communicatie met de klanten zijn er natuurlijk beperkingen door de talenkennis van het personeel en door de wettelijke bepalingen.

01.05 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : Je suis d'accord avec vous quand vous dites que le personnel navigant devrait communiquer aux clients un maximum d'informations. À cette fin, il pourrait peut-être, dans les situations normales, utiliser des communiqués préenregistrés. En matière de communication individuelle avec les clients, il y a bien sûr certaines limitations. Je songe aux connaissances linguistiques du personnel et aux prescrit légal.

01.06 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik stel vast dat u bekommerd bent om het welzijn van de reizigers en er belang aan hecht dat de taal van de klant wordt gerespecteerd. Maar zijn die wetten ook van toepassing in de internationale treinen die in België rijden?

01.06 Jean-Jacques Flahaux (MR) : J'ai bien noté le souci du bien-être des voyageurs et l'importance du respect de la langue du client. Mais ces lois restent-elles d'application dans les trains internationaux circulant en Belgique ?

01.07 Minister Steven Vanackere (Frans): Ze hebben in ieder geval niet hetzelfde statuut als de NMBS.

01.07 Steven Vanackere, ministre (en français) : Ils ne disposent en tout cas pas du même statut que la SNCB.

01.08 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik stel daarover dan later opnieuw een vraag.

01.08 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Je poserai donc une nouvelle question ultérieurement à ce propos.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugbetaling door de Franse Gemeenschap van de NMBS-abonnementen" (nr. 11497)

02 Question de M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le remboursement par la Communauté française des abonnements SNCB" (n° 11497)

02.01 Jean-Luc Crucke (MR): Naar verluidt zou de NMBS niet op de hoogte zijn van de gedeeltelijke terugbetaling door de Franse Gemeenschap, met ingang van 1 september, van de NMBS-treinkaarten voor studenten van 12 tot 24 jaar.

02.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Il m'est revenu que la SNCB ne serait pas au courant du remboursement partiel par la Communauté française, dès le 1^{er} septembre, des abonnements SNCB pour les étudiants de 12 à 24 ans.

02.02 Minister Steven Vanackere (Frans): Ah, de eeuwige aankondigingspolitiek! Over dat akkoord

02.02 Steven Vanackere, ministre (en français) : Ah, ces effets d'annonce ! L'accord est en cours de

wordt nog volop onderhandeld.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11619 van mevrouw Ine Somers wordt uitgesteld.

03 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Ulla Werbrouck aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verkoop van treintickets door de winkelketen Kruidvat" (nr. 11707)
- mevrouw Ulla Werbrouck aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de wirwar van NMBS-producten en de mogelijke discriminatie in het kader van de verkoop van treintickets door de winkelketen Kruidvat" (nr. 11708)

03.01 Ulla Werbrouck (LDD): De winkelketen Kruidvat verkocht van 10 tot 22 maart treintickets in samenwerking met de NMBS. De website van de keten beschreef de voorwaarden en het biljet kostte voor een willekeurige heen- en terugrit in België 8,99 euro.

Waarom worden de tickets in Kruidvat aangeboden? Hoeveel krijgt de NMBS van Kruidvat per verkocht ticket? Wat is het doel van de actie? Wat is de geraamde opbrengst ervan? Wie is de doelgroep? Wat vindt de minister van deze actie? Is de NMBS van plan de verkoop van treintickets te privatiseren? In hoeveel Kruidvatwinkels worden de tickets verkocht? Worden de inwoners van steden en dorpen zonder Kruidvat niet gediscrimineerd?

De NMBS biedt nu al 18 soorten tickets aan. Zal de NMBS die wirwar van tarieven behouden?

03.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De vraag om de actie te organiseren komt van Kruidvat zelf. De winkelketen had al eerder heel succesvolle acties gevoerd met de Nederlandse spoorwegen en herhaalt de actie nu voor de derde keer in ons land.

De tickets mogen op weekdays enkel na 9 uur worden gebruikt, waardoor de NMBS reizigers aantrekt tijdens de daluren. De tickets zijn niet te koop in een station. De NMBS bereikt hiermee mensen die normaal geen gebruik maken van de

négociation.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 11619 de Mme Ine Somers est reportée.

03 **Questions jointes de**

- Mme Ulla Werbrouck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la vente de billets de train par la chaîne de distribution Kruidvat" (n° 11707)
- Mme Ulla Werbrouck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grande diversité de produits proposés par la SNCB et la discrimination éventuelle dans le cadre de la vente de billets de train par la chaîne de distribution Kruidvat" (n° 11708)

03.01 Ulla Werbrouck (LDD): La chaîne de distribution Kruidvat a vendu des billets de train en collaboration avec la SNCB du 10 au 22 mars. Les conditions de vente figuraient sur le site internet de la chaîne et un voyage aller-retour au choix en Belgique coûtait 8,99 euros.

Pourquoi la chaîne de distribution Kruidvat vend-elle des billets de train ? Quel montant verse-t-elle à la SNCB par billet vendu ? Quel est l'objectif de l'action ? Quelle est l'estimation des recettes ? Quel est le groupe cible ? Que pense le ministre de cette action ? La SNCB envisage-t-elle de privatiser la vente de billets de train ? Dans combien de magasins de la chaîne de distribution Kruidvat des billets sont-ils vendus ? Les habitants des villes et communes sans magasin Kruidvat ne sont-ils pas discriminés ?

À l'heure actuelle, la SNCB propose déjà 18 sortes de billets. Conservera-t-elle cette panoplie de tarifs ?

03.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : La demande visant à organiser cette action émane de Kruidvat. Cette chaîne de distribution a déjà mené des opérations très fructueuses avec les chemins de fer néerlandais et répète cette action pour la troisième fois dans notre pays.

Les tickets peuvent être utilisés les jours de semaine, exclusivement après 9 heures, ce qui attire des voyageurs vers les chemins de fer pendant les heures creuses. Ces tickets ne sont pas vendus dans les gares. De la sorte, la SNCB touche un public qui, d'ordinaire, ne prend pas le

trein.

De NMBS en Kruitvat leggen contractueel het aantal tickets vooraf vast en die worden dan tegen een forfaitaire prijs en gedurende een afgesproken termijn verkocht volgens het principe 'op is op'. Verdere details over de overeenkomst tussen de winkelketen en de NMBS zijn vertrouwelijk.

Elke geïnteresseerde koper kan zo een ticket kopen in een van de 165 filialen en ik zie er dus geen onaanvaardbare discriminatie in. De opbrengst van de actie gaat in stijgende lijn en de eerste vijf dagen van de actie was 80 procent van het aanbod al verkocht. Ik beschouw dit gewoon als een bijkomend verkoopskanaal voor de daluren en voor een nieuw publiek, en dit tegen een verdedigbaar tarief. De NMBS is niet van plan de verkoop van treinbiljetten fundamenteel anders te gaan organiseren.

Dat er zoveel soorten tickets zijn heeft te maken met het feit dat de NMBS voor veel types reizigers een aantrekkelijke oplossing wil bieden. Ik zou dat geen wirwar durven noemen. Eenvoudiger kan het niet als men diverse categorieën wil bedienen.

Bij de prijszetting van dit promotietarief werd met verschillende elementen rekening gehouden: bestaande producten en hun prijs, de verkoopbaarheid van het product aan een publiek dat nog niet vertrouwd is met de trein, de mogelijke impact op de verkoop van bestaande producten, de beperkingen qua verkoopsperiode en gebruik. Het product kan vooral zo voordelig worden aangeboden omdat het dient om te reizen op momenten dat er op de treinen extra zitplaatscapaciteit beschikbaar is. Bovendien ligt de prijs hoger dan bij andere promoties, zoals het Shoppingbiljet of het Valentijnsbiljet.

03.03 Ulla Werbrouck (LDD): Graag had ik toch meer en vooral meer gedetailleerde cijfers gekregen. Wat is immers een stijgende trend? Wat als andere winkelketens of krantenwinkels een aanvraag doen om NMBS-producten te mogen verkopen? Het lijkt me trouwens de omgekeerde wereld te zijn als de vraag van de ketens uitgaat.

Voorzitter: mevrouw Valérie De Bue.

03.04 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Zulke commerciële overwegingen zijn eigenlijk een zaak voor de raad van bestuur van de NMBS. Als

train.

La SNCB et Kruitvat fixent contractuellement le nombre de tickets qui seront vendus à un prix forfaitaire et pendant une période limitée, selon le principe 'jusqu'à épuisement des stocks'. Les autres détails relatifs au contrat entre la chaîne de distribution et la SNCB sont de nature confidentielle.

Tout acheteur intéressé peut acquérir un ticket dans l'une des 165 filiales et je n'y vois pas la moindre discrimination intolérable. Le succès de cette action va croissant et 80 pour cent des tickets avaient été vendus au cours des cinq premiers jours de l'action. Je considère qu'il s'agit simplement d'un canal de vente supplémentaire permettant de combler les heures creuses et d'attirer un nouveau public à un tarif acceptable. La SNCB n'a pas l'intention de réformer fondamentalement l'organisation de la vente des tickets de train.

L'existence d'une grande variété de tickets procède de la volonté de la SNCB d'offrir une solution attractive à différents types de voyageurs. Je n'y vois pas de problème. Il n'a pas moyen de faire plus simple si l'on veut offrir un service à des catégories hétérogènes d'usagers.

Lors de la fixation des prix pour ce tarif promotionnel, il a été tenu compte de divers éléments, dont les produits existants et leur prix, les possibilités de vente du produit à un public qui n'a pas encore l'habitude de voyager en train, l'incidence éventuelle sur la vente de produits existants, la délimitation de la période de vente et de l'utilisation. Si le produit peut être proposé à un prix si avantageux, c'est parce qu'il est destiné à être utilisé pendant les périodes où les trains disposent d'une capacité supplémentaire de places assises. En outre, le prix est supérieur à celui appliqué pour d'autres promotions, comme le billet Shopping ou le billet Saint-Valentin.

03.03 Ulla Werbrouck (LDD): J'aurais malgré tout souhaité obtenir davantage de chiffres et surtout des chiffres plus détaillés. Qu'entendez-vous en effet par une tendance à la hausse? Qu'advient-il si d'autres chaînes de magasins ou des magasins de journaux demandent l'autorisation de vendre des produits de la SNCB? Dès lors que la demande émane des chaînes, c'est d'ailleurs, me semble-t-il, le monde à l'envers.

Présidente: Mme Valérie De Bue.

03.04 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais): Ce genre de considérations commerciales relève de la compétence du conseil

de NMBS diverse concurrerende ketens ongelijk zou behandelen— wat ik helemaal niet denk - dan zou dat een politiek item voor het Parlement zijn. Ieder moet zijn werk doen. Confidentiële commerciële gegevens moeten niet uitgesmeerd worden in deze commissie.

03.05 Ulla Werbrouck (LDD): Ik zal dit toch verder moeten onderzoeken.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de geografische indeling van de vijf sorteercentra" (nr. 11719)

04.01 Patrick De Groote (N-VA): In 2002 koos De Post voor het behoud van vijf postsorteercentra: in Antwerpen voor de provincies Antwerpen en Limburg, in Wondelgem voor Oost- en West-Vlaanderen, in Brussel voor Brussel, Vlaams- en Waals-Brabant, in Awans voor Luik en Luxemburg, en in Fleurus voor Namen en Henegouwen. In drukke periodes, zoals de eindejaarsperiode, blijkt men af te wijken van deze geografische verdeling.

De zware investeringen in deze centra werden toen betwist, omdat de verwachting was dat de postvolumes jaarlijks met 2 tot 3 procent zouden dalen. Johnny Thijs van De Post zei vorige week dat de inkomsten zelfs met 5,3 procent zijn gedaald, en dat dit vooral te wijten is aan een forse volumedaling bij de dagelijkse post.

Kennen sommige regio's een grotere daling in postvolume dan de andere? Met hoeveel zijn de volumes per regio gedaald sinds 2004? Wat zijn de procentuele aandelen aan inkomende post voor de vijf sorteercentra? Welke volumes zijn afkomstig van buiten het eigen geografische gebied? Op hoeveel dagen wordt er afgeweken van de oorspronkelijke indeling? Zijn er zones waar nagenoeg permanent wordt afgeweken van deze indeling? Wordt er overwogen om een van de centra te sluiten?

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

04.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik

d'administration de la SNCB. Si la SNCB ne traite pas les chaînes concurrentes sur un pied d'égalité – ce dont je doute – il s'agit d'une matière d'ordre politique de la compétence du Parlement. A chacun son travail. Il n'y a pas lieu de dévoiler au sein de cette commission des données commerciales confidentielles.

03.05 Ulla Werbrouck (LDD): Il faut que j'étudie la question plus en détail.

L'incident est clos.

04 Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la répartition géographique des cinq centres de tri" (n° 11719)

04.01 Patrick De Groote (N-VA): En 2002, La Poste a opté pour le maintien de cinq centres de tri postal: à Anvers pour les provinces d'Anvers et du Limbourg, à Wondelgem pour la Flandre orientale et la Flandre occidentale, à Bruxelles pour Bruxelles, le Brabant flamand et le Brabant wallon, à Awans pour Liège et le Luxembourg, et à Fleurus pour Namur et le Hainaut. Pendant les périodes d'activité intense, comme la période de fin d'année, il est dérogé à cette répartition géographique.

Les investissements très importants dans ces centres ont été contestés au moment où ils ont été réalisés parce que l'on s'attendait alors à une baisse annuelle de 2 à 3 % des volumes de courrier. Johnny Thijs, le patron de La Poste, a déclaré la semaine dernière que les recettes avaient même diminué de 5,3 % et que cette diminution était due à une forte baisse de volume du courrier quotidien.

Certaines régions connaissent-elles une plus forte baisse de volume que les autres ? Dans quelle proportion ces volumes ont-ils baissé par région depuis 2004 ? Quel pourcentage du volume total de courrier entrant traite chacun de ces cinq centres ? Quels volumes de courrier provenant d'une zone géographique différente de leur zone traite chacun de ces centres ? Combien de jours par mois est-il dérogé à la répartition initiale du courrier entrant entre les cinq centres de tri que compte notre pays ? Y a-t-il des zones où il est dérogé presque en permanence à cette répartition ? La fermeture d'un de ces centres est-elle envisagée ?

Président : M. Jef Van den Bergh.

04.02 Steven Vanackere, ministre (en

schets de evolutie van het gesorteerde postvolume. De omzetcijfers kunnen daarvan afwijken, want de volumecijfers houden geen rekening met de waarde van de pakjes.

Tussen 2004 en 2008 is het volume dat de sorteercentra verwerkten, gedaald met 3 tot 5 procent, dit naargelang van de regio. Brussel kende de kleinste daling.

De vier andere centra komen in de buurt van een daling van 5 procent. Voor de eerste twee maanden van dit jaar stelt De Post een daling van 4,5 procent vast in vergelijking met vorig jaar.

De volumes zijn als volgt verdeeld over de vijf sorteercentra: 22 procent voor Antwerpen, 18 voor Gent, 33 voor Brussel, 15 voor Charleroi en 12 voor Luik. Om te komen tot een efficiënte spreiding en om de postbestelling tijdig te kunnen doen, wordt een deel van de post van Antwerpen, Limburg, Brussel en Oost- en West-Vlaanderen gesorteerd in de centra van Luik en Charleroi. 0,81 procent van het volume van Antwerpen wordt elders gesorteerd, 0,43 van Brussel en 0,42 van Gent.

De post wordt in twee keer gesorteerd: eerst algemeen per postregio en dan per sector of per ronde. Dat laatste gebeurt altijd in het sorteercentrum van de betrokken regio. Momenteel wordt enkel de laatste ophaling van het ophalingsplatform van Tongeren gesorteerd in Luik, in plaats van in Antwerpen. Dat is goed voor 0,1 procent van het jaarlijkse volume van het sorteercentrum Antwerpen.

Er zijn geen plannen om een centrum te sluiten. Bij de vernieuwing van de centra werd immers reeds rekening gehouden met de volumedalingen en de vrijmaking van de markt.

04.03 Patrick De Groote (N-VA): Dit cijfermateriaal vraagt nader onderzoek.

Luik sorteert slechts 10 procent van de dagelijkse post, terwijl Antwerpen en Gent elk 20 procent voor hun rekening nemen. Dat wist men op voorhand en toch heeft men beslist om vijf nieuwe sorteercentra te openen en geen drie. Dat is niet de schuld van deze minister, maar het communautaire wafelijzer heeft in 2002 duidelijk weer eens toegeslagen. In 2005 had men dan een buitenlandse partner met geld nodig. Deense Post bracht dat geld in en nam enkele verstandige beslissingen. Nu vertrekt die economische partner weer en dat vind ik jammer.

néerlandais) : Je vais esquisser l'évolution du volume de courrier trié. Il se peut que les chiffres d'affaires ne correspondent pas à cette ébauche pour la bonne et simple raison que les chiffres relatifs au volume ne tiennent pas compte de la valeur des colis.

De 2004 à 2008, le volume traité par les centres de tri a connu une baisse comprise entre 3 et 5 %, selon les régions. Bruxelles a connu la baisse la plus légère.

Les quatre autres centres affichent une diminution de l'ordre de 5 %. Pour les deux premiers mois de l'année, La Poste accuse une réduction de 4,5 % en comparaison avec l'année dernière.

Les volumes se répartissent comme suit dans les cinq centres de tri : 22 % pour Anvers, 18 pour Gand, 33 pour Bruxelles, 15 pour Charleroi et 12 pour Liège. Pour arriver à une répartition efficace et assurer une distribution ponctuelle du courrier, une partie du courrier d'Anvers, du Limbourg, de Bruxelles, de Flandre orientale et de Flandre occidentale est triée dans les centres de Liège et de Charleroi. 0,81 % du volume d'Anvers, 0,43 de celui de Bruxelles et 0,42 de celui de Gand sont triés ailleurs.

Le courrier est trié en deux étapes : d'abord de manière générale, par région postale, puis par secteur et par tournée. Ce dernier tri se déroule toujours dans le centre de la région concernée. Pour le moment, seule la dernière levée prévue par la planification des levées de Tongres est triée à Liège au lieu d'Anvers. Cela représente 0,1 % du volume annuel du centre de tri d'Anvers.

Aucune fermeture de centre n'est programmée. Lors des rénovations des centres, il est déjà systématiquement tenu compte des réductions de volume et de la libéralisation du marché.

04.03 Patrick De Groote (N-VA) : Ces chiffres méritent d'être étudiés plus en détail.

Liège ne trie que 10 % du courrier quotidien, tandis qu'Anvers et Gand assurent 20 % des opérations de tri. Alors que ces chiffres étaient connus, il a malgré tout été décidé d'ouvrir cinq nouveaux centres de tri et non pas trois. Le ministre n'est pas responsable de ce choix, qui constitue la conséquence du « gaufrier communautaire » qui avait une fois de plus sévi en 2002. En 2005, nous avions besoin d'un partenaire étranger disposant de fonds. La Poste danoise a apporté les fonds nécessaires tout en prenant quelques décisions

sensées. Aujourd'hui, ce partenaire économique nous quitte et je le regrette.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de cashpositie bij De Post" (nr. 11723)
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de voorgenomen cash-out bij De Post" (nr. 12039)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de goedkeuring van de overdracht van 25 procent van de aandelen van De Post aan CVC Capital Partners" (nr. 11862)
- de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het vertrek van de Deense post uit De Post" (nr. 12076)
- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aanwending van de oorlogskas van De Post" (nr. 11815)

05.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): In *Le Soir* stelde u dat een *cash out* bij De Post nog steeds wordt bestudeerd. Wat staat er in de overeenkomst tussen CVC en de Deense post met De Post? Zijn er bijzondere maatregelen genomen om het vrijmaken van liquide middelen ten gunste van de aandeelhouders in goede banen te leiden? Hoe heeft De Post de reserves voor die operatie aangelegd? Waarvoor zal het geld gebruikt worden?

Is de behoefte aan investeringen niet dringender dan die operatie?

Welke provisie moet volgens u in de schatkist van De Post blijven?

05.02 **David Geerts** (sp.a): Ik zou eenvoudigweg de huidige stand van zaken willen kennen.

05.03 **Patrick De Groote** (N-VA): Zijn er voorwaarden gesteld aan de Deense post naar aanleiding van hun vroegtijdige vertrek uit De Post? Welke? Zijn er hierdoor verschuivingen op til in de

05 **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 situation de trésorerie à La Poste" (n° 11723)
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'opération cash-out envisagée par La Poste" (n° 12039)
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'approbation de la cession de 25 % des actions de La Poste à CVC Capital Partners" (n° 11862)
- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la poste danoise du capital de La Poste" (n° 12076)
- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'utilisation du trésor de guerre de La Poste" (n° 11815)

05.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Vous avez affirmé dans *Le Soir* que l'option d'un *cash out* à La Poste était toujours à l'étude. Que dit la convention liant CVC et la poste danoise à La Poste? Des dispositions particulières encadrent-elles la libération de liquidités au bénéfice des actionnaires? Comment les réserves qui feraient l'objet de cette opération ont-elles été constituées par La Poste? Quelle sera l'affectation de ce montant?

Des besoins en investissements ne sont-ils pas plus urgents que cette opération?

Quelles sont les provisions que vous estimez nécessaire de conserver dans la trésorerie de La Poste?

05.02 **David Geerts** (sp.a): Je souhaiterais tout simplement connaître la situation actuelle.

05.03 **Patrick De Groote** (N-VA): Des conditions ont-elles été imposées à la poste danoise à la suite de son départ anticipé de La Poste? Lesquelles? En résultera-t-il des glissements au sein du conseil

raad van bestuur van De Post? Hoe zal men de uitwisseling van kennis met de Deense post blijven garanderen? Wat werd precies afgesproken in de aandeelhoudersovereenkomst van januari 2006 inzake de mogelijke cash-out?

05.04 Camille Dieu (PS): Toen die kwestie in de plenaire vergadering aan de orde werd gesteld, waren wij op zending in Zweden.

In het huidige klimaat van algehele onvrede bij het postpersoneel doen berichten over een oorlogskas ten belope van een miljard euro vragen rijzen. Wat zal men met dat geld doen? Welk deel komt de overheid toe?

Zoals de heer Thijs zaterdag op de radio zei, is het aan de aandeelhouders om daarover te beslissen, en u bent hoofdaandeelhouder. Welke strategie zal u volgen?

05.05 Minister Steven Vanackere (Frans): Op 31 december 2008 had De Post een nettoschatkistpositie van 976 miljoen euro. Dat bedrag is goeddeels afkomstig van de aandeelhouders.

In 2005-2006 gebeurde er een kapitaalsinjectie van 640 miljoen euro – waarvan 340 miljoen van de Staat en 300 miljoen van de particuliere aandeelhouders – met het oog op de modernisering van De Post. Dat bedrag van 640 miljoen euro bracht bijna 90 miljoen euro op aan intresten. Daaraan moet nog de schatkistpositie worden toegevoegd die De Post al sinds 2002 had, namelijk een bedrag van 50 miljoen euro. Ten slotte verkocht De Post tijdens de periode 2005-2008 een reeks niet-strategische activa voor een bedrag van meer dan 100 miljoen euro.

Tot op heden heeft De Post, die de liberalisering voorbereidt, voldoende inkomsten voortgebracht om de investeringen die nodig zijn voor de modernisering van haar diensten tegen 1 januari 2011, zelf te financieren.

(Nederlands) Diegenen die de Deense post en CVC hebben uitgenodigd om in te treden in het kapitaal van De Post, zijn overeengekomen dat uiterlijk eind 2009 de mogelijkheid zou worden geboden om een eventueel overschot aan cash te kunnen terugtrekken. Het gaat hier om een aandeelhoudersovereenkomst van 2006, dus een contract dat moet worden nagekomen. De overeenkomst bevat wel een aantal richtlijnen met betrekking tot de berekeningswijze van dat bedrag en een aantal waarborgen voor een goede

d'administration de La Poste ? Comment sera assurée la poursuite de l'échange de connaissances avec la poste danoise ? Que contient exactement la convention d'actionnaires de janvier 2006 en ce qui concerne un éventuel cash-out ?

05.04 Camille Dieu (PS) : Lorsque la question a été abordée en séance plénière, nous étions en délégation en Suède.

Dans le climat actuel de ras-le-bol chez les postiers, l'évocation d'un trésor de guerre d'un milliard d'euros pose question. Que va-t-on faire de ce montant ? Quelle est la part qui revient à l'État ?

Comme l'a dit M. Thijs à la radio samedi, c'est aux actionnaires d'en décider, or vous êtes l'actionnaire majoritaire. Quelle sera votre stratégie ?

05.05 Steven Vanackere, ministre (en français) : Au 31 décembre 2008, La Poste avait une position de trésorerie nette de 976 millions d'euros. Ce montant provient surtout des actionnaires.

En 2005-2006, 640 millions d'euros ont été injectés – dont 340 millions de la part de l'État et 300 de la part des actionnaires privés – pour qu'elle puisse assurer sa modernisation. Ces 640 millions d'euros ont donné des intérêts à hauteur d'un peu moins de 90 millions d'euros. À cela doit encore s'ajouter la position de trésorerie que La Poste connaissait déjà depuis 2002, à savoir un montant de 50 millions d'euros. Enfin, durant la période 2005-2008, La Poste a vendu une série d'actifs non stratégiques pour plus de 100 millions euros.

Jusqu'à présent, La Poste, qui prépare sa libéralisation, a généré suffisamment de revenus pour autofinancer les investissements nécessaires à sa modernisation en vue de l'échéance du 1^{er} janvier 2011.

(En néerlandais) Ceux qui ont invité la poste danoise et CVC à entrer dans le capital de La Poste ont convenu que la possibilité de retirer un éventuel excédent en cash ne serait offerte que fin 2009 au plus tard. Il s'agit en l'occurrence d'une convention d'actionnaires de 2006, c'est-à-dire d'un contrat qui doit être respecté. La convention comporte un certain nombre de consignes relatives à la méthode de calcul de ce montant et plusieurs garanties pour une structure financière solide de l'entreprise. À l'exception des institutions financières, les

financiële structuur van het bedrijf. Met uitzondering van financiële instellingen hebben bedrijven er op zich geen voordeel bij om meer cash aan te houden dan ze nodig hebben voor hun activiteiten. Onnodige cash geeft slechts aanleiding tot bijkomende kosten.

(Frans) Hoe dan ook zullen alle aandeelhouders op voet van gelijkheid worden behandeld. De Staat zou 50 procent ontvangen van de bedragen die eventueel beschikbaar zouden worden gesteld.

In dit stadium werd er nog geen beslissing genomen.

(Nederlands) De liberalisering zoals die eind 2008 is geschetst door de regering, neemt een aantal onbekende factoren weg voor het bedrijfsmanagement en laat een nauwkeuriger inschatting toe van de toekomstige financiële bedrijfsnoden.

CVC kan zelf beslissen welke kandidaten het voordraagt als leden voor de raad van bestuur, maar volgens mijn informatie zouden de huidige bestuurders worden bevestigd. Voorts zie ik geen reden om het aantal bestuurders die de Staat vertegenwoordigen, te verhogen.

De Deense post heeft De Post laten meegenieten van haar knowhow inzake modernisering van sorteercentra, pakkettenoperaties en veranderingsbeheer. Beide bedrijven zijn bovendien van mening dat de doelstellingen van het partnerschap al bereikt werden en dat ze de samenwerking op andere domeinen willen voortzetten.

De gesprekken met CVC en de Deense post zijn nog steeds aan de gang. De regering heeft nog geen beslissing genomen over eventuele voorwaarden.

(Frans) Mevrouw Dieu, overeenkomstig de wet van 6 juli 1971 wordt er ieder jaar een heffing van 5 procent op de jaarlijkse winst ingehouden. Dat bedrag wordt aan het personeel toegekend als winstparticipatie. In 2008 (resultaten van 2007) kwam dit neer op 250 euro per persoon. Voor 2009 (resultaten van 2008) werd een en ander nog niet berekend.

05.06 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik neem nota van het feit dat die *cash-out* mogelijk wordt gemaakt door de oorspronkelijke overeenkomst van de paarse regering met de privéaandeelhouders. Ik noteer tevens dat er geen enkele formele beslissing werd genomen en dat de toekomstige behoeften

entreprises n'ont aucun intérêt à conserver davantage d'argent cash que nécessaire pour leurs activités. De l'argent cash superflu n'engendre que des frais supplémentaires.

(En français) Dans tous les cas de figure, tous les actionnaires seront traités sur un pied d'égalité. L'État recevrait 50 % des montants éventuellement dégagés.

A ce stade, aucune décision n'est prise.

(En néerlandais) La libéralisation telle qu'esquissée fin 2008 par le gouvernement élimine un certain nombre d'inconnues pour le management et permet d'évaluer avec plus de précision les besoins financiers futurs de l'entreprise.

CVC peut choisir lui-même les candidats qu'il présentera pour le conseil d'administration, mais d'après mes informations les investisseurs actuels seraient confirmés dans leur fonction. Par ailleurs, je ne vois pas pourquoi il faudrait augmenter le nombre d'administrateurs représentant l'État.

La poste danoise a fait profiter La Poste de son savoir-faire dans le cadre de la modernisation des centres de tri, des activités liées au colis et de la gestion des changements. Les deux entreprises estiment par ailleurs que les objectifs du partenariat ont déjà été atteints et souhaitent poursuivre la collaboration dans d'autres domaines.

Les discussions avec CVC et la poste danoise sont toujours en cours. Le gouvernement n'a pas encore pris de décision à propos d'éventuelles conditions.

(En français) Madame Dieu, conformément à la loi du 6 juillet 1971, un prélèvement de 5 % est effectué chaque année sur les bénéfices annuels et est attribué au personnel à titre de participation aux bénéfices. En 2008 (résultats de 2007), cela revenait à 250 euros par personne. En 2009 (résultats de 2008), les calculs n'ont pas encore été réalisés.

05.06 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Je prends note du fait que c'est le contrat initial conclu par le gouvernement violet avec les actionnaires privés qui a permis cette opération de *cash out*. Je note aussi qu'aucune décision formelle n'a été prise et que les besoins futurs de La Poste doivent être

van De Post moeten worden bekeken.

évalués.

U zegt dat het miljard euro bijeengebracht werd door de aandeelhouders, die hun inbreng via de interest zouden terugverdienen. Daarnaast is er ook het historische patrimonium van De Post, haar schatkistpositie van 2002 en de wederverkoop van gebouwen ten bedrage van 150 miljoen euro. Welk recht heeft de privéaandeelhouder om wat de Belgische belastingplichtigen hebben ingebracht, voor de helft terug te winnen?

Vous dites que ce milliard d'euros est constitué de l'apport des actionnaires, qui le récupéreraient avec les intérêts. Mais il y a aussi le patrimoine historique de La Poste, sa trésorerie de 2002 et la revente de bâtiments pour 150 millions d'euros. Quelle est la légitimité pour l'actionnaire privé de récupérer pour moitié ce qui était constitué par l'apport des contribuables belges ?

Als die modernisering – met onder meer de bouw van de vijf sorteercentra – geslaagd is, dan is dat niet te danken aan het aderen van de investeringen van de aandeelhouders, maar aan de zware werkbelasting en de druk die op de werknemers werd uitgeoefend.

Si ce travail de modernisation – dont la construction des cinq centres de tri – a réussi, ce n'est pas grâce à une ponction sur les investissements des actionnaires, mais sur le travail et grâce à la pression sur les travailleurs.

Wat de toekomstige behoeften betreft, is er sprake van verdere modernisering. Ik zal u opnieuw ondervragen wanneer u verder zal hebben gereflecteerd over die *cash-out*.

En ce qui concerne les besoins futurs, il est question de la poursuite de la modernisation. Je vous réinterrogerai lorsque votre réflexion aura évolué sur cette opération de *cash out*.

05.07 David Geerts (sp.a): We hebben hierover ook al in de plenaire vergadering gedebatteerd en vandaag zal het ook wel niet de laatste keer zijn dat dit ter sprake komt. De minister gaf vandaag een technisch antwoord, waarbij ik mij vooral afvraag wat er zal gebeuren met de overschotten op de thesaurierekening. Ofwel vloeit dat terug naar de aandeelhouders, ofwel worden daar uitgaven mee gedaan, bijvoorbeeld voor verdere modernisering en innovatie. Dat overschot kan echter ook ingezet worden voor het sociaal overleg over de loon- en arbeidsvoorwaarden van de werknemers. Als die middelen aan de aandeelhouders worden gegeven, dan zal dat gevolgen hebben voor het sociaal overleg.

05.07 David Geerts (sp.a): Ce sujet a déjà fait l'objet d'un débat en séance plénière et la discussion d'aujourd'hui ne sera certainement pas la dernière. Le ministre a fourni aujourd'hui une réponse technique, mais je continue à me demander ce qu'il adviendra de l'excédent sur le compte de trésorerie. Soit il est reversé aux actionnaires, soit il sert à couvrir des dépenses, par exemple en matière de modernisation et d'innovation. L'excédent peut cependant également être utilisé pour la concertation sociale sur les conditions de rémunération et de travail des travailleurs. La distribution de cet argent aux actionnaires aura assurément des conséquences sur la concertation sociale.

05.08 Patrick De Groote (N-VA): Ik ben verheugd dat de huidige bestuurders waarschijnlijk kunnen blijven en dat er verder samengewerkt zal worden met de Deense post, want knowhow is geen statisch gegeven. We zullen de onderhandelingen over de verdere voorwaarden afwachten.

05.08 Patrick De Groote (N-VA): Je suis ravi d'apprendre que les administrateurs actuels pourront vraisemblablement rester en place et que la collaboration avec la poste danoise se poursuivra ; en effet, le savoir-faire n'est pas un élément statique. Nous attendons les négociations relatives aux autres conditions.

05.09 Camille Dieu (PS): De financiële injectie van de Staat bleek niet nodig te zijn, omdat De Post zich intern gemoderniseerd heeft, door brievenbussen af te schaffen en postkantoren te sluiten en te vervangen door PostPunten, door strengere arbeidsvoorwaarden op te leggen en door Georoute te implementeren. Wat zal de Staat doen met dat geld, dat De Post intresten heeft opgebracht en dat goed is voor 50 procent van de oorlogskas?

05.09 Camille Dieu (PS): On n'a pas eu besoin de l'argent injecté par l'Etat, car La Poste s'est modernisée de façon interne, en supprimant des boîtes aux lettres, et des bureaux de poste au profit de Points-Poste, en imposant des conditions de travail plus strictes et en mettant en place Georoute. Qu'est-ce que l'État va faire de cet argent, qui a rapporté des intérêts à La Poste et représente 50 % du trésor de guerre ?

Johnny Thijs beweert dat er geen vuiltje aan de lucht is! Als ik naar de postbodes en naar de mensen op straat luister, hoor ik echter een ander verhaal.

Het geld moest dienen om het lot van de werknemers te verbeteren en om waardevolle banen en goede arbeidsvoorwaarden te waarborgen. Daarvan wordt echter met geen woord gerept, terwijl dat voor mij juist het punt is in mijn vraag.

Tien euro was het bedrag dat tijdens de betogingen geciteerd werd. Des te beter als het twintig euro is, maar het blijft bespottelijk!

05.10 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Ik heb inderdaad een technisch antwoord gegeven, omdat ik wil benadrukken dat er een verschil is tussen een balans- en de resultatenrekening. Het verbeteren van de arbeidsvoorwaarden van de werknemers is een nobel doel, maar dat kan uitsluitend met middelen uit de resultatenrekening. De vraag wat er met de thesaurieoverschotten kan gebeuren, heeft enkel te maken met de balansrekening. De gemaakte afspraken in 2006 moeten worden nageleefd. Het contract biedt echter wel een aantal mogelijkheden. Maar in verband met de uitbetaling van de thesaurie maken sommige vraagstellers te weinig onderscheid tussen de soorten van rekeningen.

05.11 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*): Mijnheer de minister, ik moet erkennen dat uw partij noch mijn partij betrokken waren bij de ondertekening van de overeenkomst. Is ze toegankelijk voor de parlementsleden? Ik zou ze graag analyseren.

05.12 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Ik heb er net een deel van geciteerd.

05.13 **David Geerts** (sp.a): De minister was inderdaad niet bij de onderhandelingen betrokken en inderdaad: pacta sunt servanda. Toch had men nu andere beslissingen kunnen nemen om de thesaurierekening minder volatiel te maken. We zullen voor de toekomst moeten nagaan waar men eventueel bijkomende middelen zal kunnen vinden. Indien de thesaurierekening te veel zakt, kan het zijn dat dezelfde aandeelhouders een kapitaalsverhoging zullen moeten doen om een aantal andere zaken op de balans te betalen.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag van mevrouw Katia della Faille de Leverghem aan de vice-eersteminister en**

Johnny Thijs proclame que tout va bien ! Quand j'écoute les facteurs et les gens dans la rue, on entend autre chose.

L'argent devait servir à améliorer le sort des travailleurs, à assurer la qualité de l'emploi et des conditions de travail. On ne nous dit rien de cela. C'était pourtant le sens de ma question.

Dix euros était le montant cité lors des manifestations. Tant mieux si c'est vingt euros, mais cela reste dérisoire !

05.10 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : J'ai effectivement fourni une réponse technique, parce que je tiens à souligner qu'il existe une différence entre un bilan et un compte de résultats. L'amélioration des conditions de travail des travailleurs constitue un noble objectif, mais qui ne peut être réalisé qu'avec des moyens provenant du compte de résultats. La question de l'affectation des excédents de trésorerie est strictement liée au bilan. Les accords conclus en 2006 doivent être respectés. Le contrat offre toutefois un certain nombre de possibilités. Mais en ce qui concerne l'affectation de la trésorerie, certains des auteurs de questions n'établissent pas une distinction suffisante entre les types de comptes.

05.11 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*) : Monsieur le Ministre, je vous accorde que ni votre parti ni le mien n'ont été impliqués dans la signature de cette convention. Est-elle accessible aux parlementaires ? J'aimerais l'analyser.

05.12 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : Je viens d'en citer une partie.

05.13 **David Geerts** (sp.a) : Le ministre n'était effectivement pas présent lors des négociations et les conventions doivent effectivement être respectées. D'autres décisions auraient pourtant pu être prises à présent pour rendre moins volatile le compte de trésorerie. Il faudra vérifier pour l'avenir où trouver éventuellement des moyens supplémentaires. Si le compte de trésorerie connaît une baisse trop sensible, les même actionnaires devront peut-être procéder à une augmentation de capital pour assurer le paiement d'autres éléments du bilan.

L'incident est clos.

06 **Question de Mme Katia della Faille de Leverghem au vice-premier ministre et ministre**

minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de parkeerproblemen aan het station van Haacht" (nr. 11433)

06.01 Katia della Faille de Leverghem (Open Vld): De NMBS werkt aan een masterplan om de stationsomgeving van Haacht te verbeteren. Een timing is niet bekend. Nochtans zijn er momenteel ernstige parkeerproblemen rond dat station. Het parkeerterrein is te klein en wordt onvoldoende onderhouden. Voorlopige maatregelen kunnen volgens de NMBS niet omdat het terrein grenst aan natuurgebied. Er is nochtans een fietspad aangelegd met ternaair zand, wat misschien ook een goed materiaal kan zijn voor de autoparking.

De parkeerproblemen zijn nog toegenomen sinds sommige rechtstreekse P-treinen vanuit Wespelaar, Hambos en Boortmeerbeek naar Brussel geschrapt zijn. Die reizigers komen nu ook in Haacht terecht.

In een antwoord op een klachtenbrief van het Haachtse gemeentebestuur verdedigt de NMBS haar keuzes en zegt men dat niet voor alle reizigers een optimaal treinaanbod kan worden uitgewerkt. Het is echter niet milieuvriendelijk dat mensen naar hun auto moeten grijpen om in de hoofdstad te geraken. De NMBS voert ook aan dat Haacht een van de snelst groeiende stations is, maar vergeet dat ze daar zelf voor gezorgd heeft. Daar komt bij dat de geringe parkeermogelijkheid niet optimaal wordt benut, omdat de parkeerplaatsen niet gemarkeerd zijn.

Erkent de minister de parkeerproblemen aan het station van Haacht? Is de minister bereid overgangsmatregelen te nemen, zoals de verharding van de parking en de markering van de parkeerplaatsen? Zal de minister er bij de NMBS op aandringen om de geschrapte P-treinen uit de naburige gemeenten weer in te voeren? Werd intussen een timing bepaald voor het masterplan?

06.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Waarom is dit geen schriftelijke vraag? Ik zou in deze commissie graag wat meer tijd zien gaan naar politiek relevante kwesties.

Er zijn inderdaad parkeerproblemen aan het station van Haacht. Er is een tijdelijke parking en voor een definitieve aan de andere kant van de sporen werd

de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes de stationnement près de la gare de Haacht" (n° 11433)

06.01 Katia della Faille de Leverghem (Open Vld): La SNCB prépare un masterplan visant à améliorer les abords de la gare de Haacht. Aucun échéancier n'est connu. Actuellement, de sérieux problèmes de stationnement se posent pourtant à proximité de la gare. L'aire de stationnement est trop petite et l'entretien laisse à désirer. Selon la SNCB, il n'est pas possible de prendre des mesures provisoires, parce que le terrain jouxte une zone naturelle. Une piste cyclable en sable ternaire a pourtant été aménagée. Cette matière pourrait également être utilisée pour le parking des voitures.

Les problèmes de stationnement ont encore augmenté depuis la suppression de certains trains P directs en provenance de Wespelaar, de Hambos et de Boortmeerbeek et à destination de Bruxelles. Les voyageurs concernés embarquent à présent également à Haacht.

En réponse à une lettre de doléances de l'administration communale de Haacht, la SNCB défend ses choix et précise qu'il n'est pas possible d'élaborer une offre ferroviaire idéale pour tous les voyageurs. Le fait que les gens doivent utiliser leur voiture pour se rendre dans la capitale est pourtant nuisible pour l'environnement. La SNCB invoque également comme argument que Haacht est l'une des gares connaissant l'une des croissances les plus rapides mais elle oublie qu'elle est elle-même à l'origine de cette situation. De plus, les possibilités de stationnement – déjà réduites – ne sont pas utilisées au maximum en raison de l'absence de délimitation des emplacements de stationnement.

Le ministre reconnaît-il les problèmes de stationnement à proximité de la gare de Haacht? Est-il disposé à prendre des mesures transitoires, telles que la pose d'un revêtement en dur sur le parking et une délimitation des emplacements? Insistera-t-il auprès de la SNCB pour qu'elle remette en service les trains P supprimés dans les communes avoisinantes? Un échéancier a-t-il entre-temps été élaboré pour le masterplan?

06.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais): Pourquoi cette matière ne fait-elle pas l'objet d'une question écrite? Je souhaiterais que cette commission consacre davantage de temps à des questions pertinentes sur le plan politique.

Des problèmes de stationnement se posent en effet à la gare de Haacht. Une aire de stationnement temporaire a été aménagée et, en ce qui concerne

in 2006 een bouwvergunning aangevraagd, maar die is nog steeds niet afgeleverd omdat het terrein tot een natuurgebied behoort. Zelfs het verharderen van het terrein naast de tijdelijke parking kan om die reden niet.

De provincie Vlaams-Brabant maakt momenteel een masterplan op om de stationsomgeving volledig opnieuw in te richten. Op korte termijn zal er voor de geciteerde problemen echter geen oplossing komen.

Op de tijdelijke parking werd een verharding in dolomiet aangelegd. De NMBS heeft in de buurt geen andere gronden meer waarop een parking zou kunnen worden aangelegd. Tijdens de volgende stuurgroep over het masterplan zal de vraag gesteld worden of er in de buurt terreinen beschikbaar zijn om de parkeercapaciteit op te drijven.

De P-treinen werden gedeeltelijk afgeschaft, maar het aantal gecadanceerde werd verdubbeld, waardoor de mogelijkheden om naar Brussel te reizen toegenomen zijn, behalve voor de stations met de minste reizigers. De NMBS probeert het aanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de reizigers en is daar ook autonoom verantwoordelijk voor.

Het masterplan betreft een inrichtingsstudie voor de hele stationsomgeving. Er wordt een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt tussen de gemeente, het Vlaams Gewest, Infrabel, De Lijn en de NMBS-holding. Zodra die door alle partijen ondertekend is, wordt een ontwerp bureau aangesteld dat een plan uitwerkt. Op basis van dat plan wordt een definitieve overeenkomst gesloten. De hele procedure neemt al gauw een jaar in beslag en de start van de werken is dus nog niet voor meteen.

De **voorzitter**: In het Vlaams Parlement wordt voorafgaandelijk nagegaan of een vraag wel voldoende algemeen belang heeft. Die toetsing gebeurt hier in de Kamer niet.

06.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De opmerking van de minister was toch relevant. Dat er zoveel mondelinge vragen zijn, heeft echter veel te maken met het feit dat veel ministers niet tijdig op schriftelijke vragen antwoorden.

06.04 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik kom inderdaad uit een andere Parlement waar andere gewoontes heersten.

l'aire de stationnement définitive qui doit voir le jour de l'autre côté des voies, un permis de bâtir a été demandé en 2006. Le terrain étant situé dans une zone naturelle, la délivrance du permis se fait toutefois attendre. Cette situation empêche même que le terrain situé à côté de l'aire de stationnement temporaire soit recouvert d'un revêtement en dur.

La province du Brabant flamand élabore actuellement un masterplan en vue du réaménagement intégral des environs de la gare. À court terme, les problèmes que vous évoquez ne seront toutefois pas résolus.

Le parking temporaire a été recouvert d'un revêtement en dolomite. La SNCB ne dispose pas dans le quartier d'autres terrains qui pourraient accueillir une aire de stationnement. Lors de sa prochaine réunion, le groupe de pilotage sera invité à se prononcer sur la disponibilité dans le quartier de terrains permettant d'augmenter la capacité de stationnement.

Les trains P ont été partiellement supprimés, mais la multiplication par deux du nombre de trains cadencés a renforcé les possibilités de rejoindre Bruxelles, sauf pour les gares accueillant le moins de voyageurs. La SNCB tente d'aligner au maximum l'offre sur les voyageurs et entièrement autonome à cet égard.

Le masterplan a trait à une étude d'aménagement pour l'ensemble des abords de la gare. Un accord de coopération entre la commune, la Région flamande, Infrabel, De Lijn et la SNCB-Holding est en préparation. Dès qu'il aura été signé par toutes les parties, un bureau de projets sera désigné en vue de l'élaboration d'un plan, sur la base duquel un accord définitif sera conclu. L'ensemble de la procédure durera facilement un an et les travaux ne pourront dès lors débuter dans l'immédiat.

Le **président** : Au Parlement flamand, on vérifie au préalable si une question déterminée présente un intérêt suffisamment général. Ce contrôle n'a pas lieu à la Chambre.

06.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): La remarque du ministre était tout de même pertinente. Le grand nombre de questions orales est toutefois lié au fait que de nombreux ministres ne répondent pas à temps aux questions écrites.

06.04 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : Je viens en effet d'un Parlement où d'autres habitudes sont de mise.

06.05 Katia della Faille de Leverghem (Open Vld): Ik heb een pak reacties uit de streek gekregen en daarom dacht ik dat dit een relevante vraag was.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11639 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

07 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sanering van B-cargo" (nr. 11640)

07.01 David Geerts (sp.a): Op de resultatenrekening van de NMBS-Holding waren de commerciële activiteiten vrij dominant in het verlieslatende effect. Toen werd beslist om een saneringsplan voor onder meer B-Cargo op te stellen, een plan dat we eind januari te zien zouden krijgen. We wachten nog steeds. Wat is de stand van zaken?

07.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De directie heeft mij haar strategisch plan grondig toegelicht. Er zijn verschillende elementen aan bod gekomen, maar aangezien het activiteiten betreft op een vrije markt, speelt hier vertrouwelijkheid. De bedoeling is wel dat B-Cargo binnen drie jaar minstens een financieel evenwicht bereikt.

De beslissing van de federale regering om een aantal maatregelen met betrekking tot het interprofessioneel akkoord inzake het goedkoper maken van arbeid toe te passen op overheidsbedrijven die functioneren in een concurrentiële omgeving, heeft een grote invloed gehad op het strategisch plan.

07.03 David Geerts (sp.a): Voor mij is het belangrijk te weten dat er een plan is en dat er een financieel evenwicht wordt nagestreefd binnen drie jaar. Ik hoop dat dat evenwicht over drie jaar ook een feit zal zijn.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de studententrein Gent - Poperinge" (nr. 11641)

08.01 David Geerts (sp.a): De studententrein van Gent naar Poperinge is een succes, maar hij vat zijn

06.05 Katia della Faille de Leverghem (Open Vld): Un grand nombre de réactions m'ont été transmises par les habitants de la région et j'ai donc pensé que la question était pertinente.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 11639 de M. Geerts est transformée en question écrite.

07 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'assainissement de B-cargo" (n° 11640)

07.01 David Geerts (sp.a): Le compte de pertes et profits de la SNCB-Holding affichait des activités commerciales largement responsables du résultat déficitaire. Dès lors, il a été décidé d'élaborer un plan d'assainissement, notamment pour B-Cargo, que nous devons recevoir fin janvier. Nous attendons toujours ce plan. Quel est l'état d'avancement du dossier ?

07.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*): La direction m'a exposé son plan stratégique en détail. Différents éléments ont été abordés, mais étant donné qu'il s'agit d'activités exercées sur un marché libéralisé, la confidentialité est de mise. Ceci dit, l'objectif est que B-Cargo atteigne un équilibre financier dans les trois ans.

La décision du gouvernement fédéral d'appliquer à des entreprises publiques qui évoluent dans un environnement concurrentiel certaines mesures relatives à l'accord interprofessionnel visant à réduire le coût du travail a eu une incidence importante sur le plan stratégique.

07.03 David Geerts (sp.a): Pour moi, il est important de savoir qu'un plan existe et que l'objectif consiste à atteindre l'équilibre financier dans les trois ans. J'espère que cet équilibre sera effectivement atteint dans trois ans.

L'incident est clos.

08 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le train d'étudiants Gand - Poperinge" (n° 11641)

08.01 David Geerts (sp.a): Le train d'étudiants reliant Gand à Poperinge connaît un large succès

terugreis jammer genoeg leeg aan. In een toeristische streek moet een trein toch beter kunnen worden benut. Kan de minister dit bevestigen?

08.02 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Er is geen studententrein Gent-Poperinge, er is wel een studententrein Gent-De Panne. In januari reed die op vrijdagavond inderdaad leeg terug, maar vanaf februari 2009 wordt het materieel gebruikt om op zondagavond een aantal treinen tussen De Panne en Gent te versterken. Op vrijdag is dat niet nodig en daarom blijft het materieel tot 's zondags in De Panne.

Deze trein rijdt niet tijdens de vakantiemaanden en de terugrit kan bijgevolg niet als extra toeristentrein worden ingezet op vrijdagavond. In het toeristenseizoen worden andere maatregelen getroffen om het aanbod op te drijven.

08.03 **David Geerts** (sp.a): Ik stel met genoegen vast dat de capaciteit van de trein sinds februari wel nuttig aangewend wordt.

Het incident is gesloten.

09 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het akkoord over de invoering van een gemeenschappelijk ticket" (nr. 11821)
- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het akkoord tussen de NMBS, de MIVB, De Lijn en de TEC betreffende de invoering van een gemeenschappelijk vervoerbewijs tegen 2012" (nr. 11875)

09.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Ik zal hetgeen al werd gezegd met betrekking tot de intermodale kaart, niet herhalen. Op 25 februari werd er evenwel een principeakkoord gesloten; de tegenkanting van de NMBS lijkt dus te zijn opgeheven. Zal er worden gebruik gemaakt van de uniforme Calypsotechnologie, die sinds 2003 wordt ontwikkeld door de MIVB? Zal er inderdaad een gemeenschappelijk beheersorgaan worden gecreëerd voor de vier operatoren? Zal het systeem in 2012 effectief operationeel zijn?

mais effectue malheureusement le trajet retour à vide. Dans une région touristique, il devrait tout de même être possible de faire une meilleure utilisation d'un train. Qu'en pense le ministre ?

08.02 **Steven Vanackere**, ministre (en néerlandais): Il n'y a pas de train d'étudiant circulant entre Gand et Poperinge. Il en circule par contre un entre Gand et La Panne. En janvier, ce train circulait en effet à vide le vendredi soir sur le trajet retour. Depuis le mois de février 2009 toutefois, le matériel est utilisé pour renforcer un certain nombre de trains circulant entre La Panne et Gand le dimanche soir. Dans la mesure où cela n'est pas nécessaire le vendredi, le matériel reste stationné à La Panne jusqu'au dimanche.

Ce train ne circule pas pendant les périodes de vacances et il ne peut donc pas, pour le trajet retour, être utilisé comme train supplémentaire pour les touristes le vendredi soir. Durant la saison touristique, d'autres mesures sont prises pour étoffer l'offre.

08.03 **David Geerts** (sp.a): Je constate avec satisfaction que depuis le mois de février la capacité du train est utilement mise à profit.

L'incident est clos.

09 **Questions jointes de**

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'accord sur la mise en place d'un ticket commun" (n° 11821)
- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'accord intervenu entre les sociétés SNCB, STIB, De Lijn et TEC pour mettre à disposition des voyageurs un billet commun d'ici à 2012" (n° 11875)

09.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Je ne vais pas répéter ce qui a été dit sur la carte intermodale, mais un accord de principe est intervenu le 25 février, et il semblerait donc que les blocages de la SNCB soient tombés. La technologie unique Calypso développée par la STIB depuis 2003 sera-t-elle reprise? Y aura-t-il bien une structure commune de gestion entre les quatre opérateurs? Le système sera-t-il effectivement opérationnel en 2012?

09.02 Valérie De Bue (MR): Kan u mij nadere toelichting over de strekking van het akkoord geven? Op hoeveel wordt het bedrag geraamd dat voor rekening van de NMBS zal komen, en volgens welke fasen zal de invoering van het geïntegreerde vervoerbewijs verlopen?

09.03 Minister Steven Vanackere (Frans): De Calypsotechnologie die sinds 2003 ontwikkeld wordt, zal inderdaad ook gebruikt worden voor het gemeenschappelijke vervoersbewijs. Niet zozeer de technologie als wel de bedrijfsregels en de in te voeren commerciële processen hebben veel tijd in beslag genomen. De informatica-afdeling van de NMBS was alleen belast met het technische gedeelte.

Wat de verschillende fasen van de invoering van het eenheidsticket betreft, werd er op 19 februari 2009 een gemeenschappelijke dochteronderneming, Belgian Mobility Card nv, opgericht met een startkapitaal van 61.500 euro, waarvan elke vervoersmaatschappij een kwart zal inbrengen. In 2010-2011 zullen de abonnementen en de ticketverkoopautomaten van de NMBS en de MIVB met de MOBIB-kaart werken. De abonnementen van TEC en De Lijn zouden in 2011-2012 moeten volgen.

In 2012, na de herstructurering van het tarievenbeleid, wil de NMBS de onderscheiden vervoerbewijzen die naast de treinkaarten bestaan, geleidelijk aan op de chipkaart integreren.

09.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): De combinatiekaart is voor ons een belangrijk initiatief, want ze biedt een alternatief voor het autogebruik. Het werken met tussenstappen is een goede zaak. Men zou misschien ook andere formules kunnen uitwerken dan het optellen van de tarieven van de onderscheiden operatoren, om reizigers die voor het openbaar vervoer kiezen, aan te moedigen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Jenne De Potter aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de boete opgelegd door de arbeidsinspectie aan de gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding" (nr. 11860)

10.01 Jenne De Potter (CD&V): Sinds de pers aandacht aan het dossier heeft besteed, zijn mijn vragen al gedeeltelijk beantwoord.

Er werd een boete opgelegd aan de gedelegeerd-

09.02 Valérie De Bue (MR): Je voudrais avoir des précisions sur la teneur de l'accord, une estimation du montant à charge de la SNCB ainsi qu'un rappel des étapes de mise en œuvre du ticket unique.

09.03 Steven Vanackere, ministre (en français): La technologie Calypso développée depuis 2003 sera effectivement reprise pour le ticket unique. Ce n'est pas elle qui a pris le plus de temps, mais bien les règles d'affaires et les processus commerciaux à mettre en place. Et la cellule informatique de la SNCB n'était en charge que du premier élément.

Pour ce qui est des étapes liées à la mise en vigueur du ticket unique, le 19 février 2009, une filiale commune Belgian Mobility Card SA a été créée avec un capital de départ de 61.500 euros auquel chaque société de transport souscrira pour un quart. En 2010-2011, les abonnements et les distributeurs de vente SNCB et STIB fonctionneront avec la carte MOBIB. Les abonnements TEC et De Lijn devraient suivre en 2011-2012.

En 2012, après restructuration de la gamme tarifaire, la SNCB prévoit l'intégration progressive sur la carte à puce des différents titres de transport autres que les abonnements,

09.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): La carte combinée nous tient à cœur car elle est une alternative à l'usage de la voiture. Les mises en œuvre intermédiaires sont une bonne chose. Il serait intéressant de prévoir autre chose qu'une addition des tarifs des différents opérateurs pour encourager les voyageurs qui choisissent les transports en commun.

L'incident est clos.

10 Question de M. Jenne De Potter au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'amende infligée par l'inspection du travail à l'administrateur délégué de la SNCB-Holding" (n° 11860)

10.01 Jenne De Potter (CD&V): Depuis que la presse s'est intéressée au dossier, mes questions ont déjà trouvé une réponse partielle.

Une amende a été infligée à l'administrateur

bestuurder van de NMBS-Holding voor overtreding van het rookverbod in een gebouw van de NMBS. Aanvankelijk is die boete betaald door de holding zelf, later zou ze terugbetaald zijn door de gedelegeerd-bestuurder. Kan de minister dat verhaal bevestigen? Wat is zijn reactie op het voorval?

10.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De arbeidsauditeur heeft aan de NMBS-Holding als rechtspersoon een boete opgelegd van 750 euro voor het overtreden van het rookverbod op de werkplaats. Daarbij was een overtreding door de gedelegeerd-bestuurder op 3 september 2008. Ik signaleer dat binnen de NMBS-groep sinds 2005, het jaar waarin het rookverbod van kracht werd, nog maar één werknemer een enkelvoudige vermaning heeft gekregen.

De boete werd door de NMBS vereffend op 8 december 2008, maar de gedelegeerd-bestuurder heeft het bedrag aan het bedrijf gestort op 19 december.

Mijn visie op het voorval is nogal duidelijk: ik verwacht van elke werknemer, ongeacht zijn functie, dat hij de wetgeving naleeft.

10.03 **Jenne De Potter** (CD&V): Iedereen is inderdaad gelijk voor de wet. Voor mij is het incident gesloten en ik hoop dat het een goede les is geweest.

Het incident is gesloten.

11 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Josy Arens** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gratis treinvervoer voor kinderen" (nr. 11863)
- de heer **Josy Arens** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gebruik van het seniorenbiljet" (nr. 11864)

11.01 **Josy Arens** (cdH): De *Go Pass* en de *Multi Pass* kunnen ongeacht het tijdstip van de dag gebruik worden, maar dat is niet zo voor de senioren kinderbiljetten. Die situatie is discriminerend voor de inwoners van de perifere gebieden van het land.

Wat is uw standpunt tegenover die discriminerende maatregelen? Overweegt u een positieve oplossing?

délégué de la SNCB-Holding pour infraction à l'interdiction de fumer dans un bâtiment de la SNCB. Cette amende aurait initialement été payée par la holding pour être ensuite remboursée par l'administrateur délégué. Le ministre peut-il confirmer ces informations ? Que pense-t-il de cet incident ?

10.02 **Steven Vanackere**, minister (*en néerlandais*): L'auditeur du travail a infligé à la SNCB-Holding, en tant que personne morale, une amende de 750 euros pour infraction à l'interdiction de fumer sur le lieu de travail, dont une infraction commise par l'administrateur délégué le 3 septembre 2008. Je signale que depuis 2005, année de l'entrée en vigueur de l'interdiction de fumer, un seul travailleur s'est vu adresser à une seule reprise une admonestation au sein du groupe SNCB.

L'amende a été réglée par la SNCB le 8 décembre 2008, mais l'administrateur délégué a remboursé le montant à l'entreprise le 19 décembre.

Mon point de vue à l'égard de cet incident est assez clair : j'attends de chaque travailleur, indépendamment de sa fonction, qu'il respecte la législation.

10.03 **Jenne De Potter** (CD&V): Chacun est effectivement égal devant la loi. Pour moi, l'incident est clos et j'espère qu'il aura constitué une bonne leçon.

L'incident est clos.

11 **Questions jointes de**

- M. **Josy Arens** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gratuité du billet 'enfant'" (n° 11863)
- M. **Josy Arens** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'utilisation du billet 'Senior'" (n° 11864)

11.01 **Josy Arens** (cdH): *Go Pass* et *Multi Pass* peuvent être utilisés sans restrictions horaires. Or, celles-ci sont d'application pour les billets Senior et enfant. Cette situation est discriminatoire pour les habitants des zones périphériques du pays.

Quelle est votre position face à ces mesures discriminatoires ? Envisagez-vous une solution positive ?

11.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Dankzij die maatregelen kunnen alle kinderen en senioren dezelfde gunstige voorwaarden genieten. Ik ben niet van plan daar verandering in te brengen. Die maatregelen passen in ons beleid om het reizen met de trein in de daluren aan te moedigen. Het gratisverhaal mag niet ten koste gaan van het comfort van de forensen!

11.03 **Josy Arens** (cdH): Uw antwoord ontgoocht me. De personen die in de meest excentrisch gelegen gebieden wonen, worden gediscrimineerd. Dat is onrechtvaardig! We zijn allemaal zeer blij met het succes van het openbaar vervoer. Daarom vraag ik u ter zake een bijkomende inspanning te leveren.

11.04 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Mensen die met de trein op en neer naar het werk reizen, moeten een kwalitatief hoogstaande dienstverlening krijgen. Het is een zeer goede zaak dat vijftienplussers de kans krijgen om na 9 uur tegen voordelige voorwaarden met de trein te reizen. Als men ervoor zou kiezen om hun ook in de gelegenheid te stellen dat tijdens de spitsuren te doen, dan dreigt het evenwicht op de helling te komen. Ik deel uw mening niet.

11.05 **Josy Arens** (cdH): Ik wil hier de zaak bepleiten van de personen die in excentrisch gelegen gebieden wonen. Indien u in hun geval zou verkeren, dan zou u hun bekommernis begrijpen. Het openbaar vervoer is de toekomst. Daarom moeten er meer inspanningen worden geleverd die alle categorieën van de bevolking ten goede komen.

Het incident is gesloten.

12 **Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de NMBS en Sunjets" (nr. 11869)**

12.01 **Ulla Werbrouck** (LDD): Op de website van de NMBS is te lezen dat de NMBS en Sunjets een aantal voordelige hoteladressen hebben geselecteerd in een aantal Europese steden die makkelijk te bereiken zijn met de trein. Waarom prijst de NMBS buitenlandse hotels aan? Wat is de inhoud van deze overeenkomst? In hoeverre heeft de NMBS deze hotels zelf geselecteerd? Is dit een soort van proefproject en zal de NMBS zich gaan profileren als een commercieel reisbureau? Werd de wet op de overheidsopdrachten gerespecteerd en hoe verliep de procedure? Waarom deze link met Sunjets?

11.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*): Ces mesures permettent à tous les enfants et à tous les seniors de voyager aux mêmes conditions avantageuses. Je n'envisage pas de les modifier. Elles cadrent avec une politique de promotion des voyages en train pendant les heures creuses. L'idée de gratuité ne peut pas avoir comme conséquence une diminution du confort des navetteurs !

11.03 **Josy Arens** (cdH): Votre réponse me déçoit. Les personnes discriminées sont les habitants les plus éloignés du centre. Cette situation est injuste ! Nous sommes tous très heureux du succès des transports en commun. C'est pourquoi je vous demande de fournir un effort supplémentaire en ce domaine.

11.04 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*): Il faut pouvoir garantir une qualité de service aux personnes qui prennent le train pour atteindre leur lieu de travail. Offrir à des gens âgés de 65 ans et plus la possibilité de voyager après 9 h à des conditions économiques, c'est absolument positif. Si l'on choisit de faire de même pendant les heures de pointe, l'équilibre risque d'être mis en péril. Je ne partage pas votre avis.

11.05 **Josy Arens** (cdH): Je plaide la vision des personnes habitant en région périphérique. Si vous étiez dans leur cas, vous comprendriez mieux leur préoccupation. Le transport en commun représente l'avenir. C'est pourquoi il faut aller plus loin pour toutes les catégories de la population.

L'incident est clos.

12 **Question de Mme Ulla Werbrouck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la SNCB et Sunjets" (n° 11869)**

12.01 **Ulla Werbrouck** (LDD): Sur le site web de la SNCB, on peut lire que la SNCB et Sunjets ont sélectionné une liste d'adresses d'hôtels intéressants dans plusieurs villes européennes accessibles en train. Pourquoi la SNCB fait-elle la promotion d'hôtels à l'étranger? Quel est le contenu de cet accord? Dans quelle mesure la SNCB a-t-elle sélectionné elle-même ces hôtels? S'agit-il d'une sorte de projet à l'essai et la SNCB compte-t-elle se profiler en tant qu'agence de voyage commerciale? La loi sur les missions du service public a-t-elle été respectée et comment s'est déroulée la procédure? Pourquoi ce lien avec

Sunjets ?

12.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Dit systeem bestaat al heel lang. Het internationale reizigersverkeer van de NMBS behoort niet tot de opdrachten van de openbare dienst uit het beheerscontract. Het bestuur van de NMBS draagt hiervoor dus de volledige verantwoordelijkheid en het wil in deze niche op commerciële wijze tegemoet komen aan de behoeften van de klanten. De selectie van hotels moet worden gezien in dit licht. Zowat alle internationale vervoersmaatschappijen verlenen dit soort commerciële diensten.

Precies vanwege deze concurrentiële context speelt in deze kwestie ook het principe van de vertrouwelijkheid en is de wet op de overheidsopdrachten niet van toepassing. Niet de NMBS verkoopt deze hotels, maar wel Sunjets.

12.03 **Ulla Werbrouck** (LDD): Op de site worden de NMBS en Sunjets in dit verband nochtans duidelijk gezamenlijk vermeld, zodat ik de indruk blijf hebben dat er iets loos is. Ik zal dit dan ook verder uitpluizen.

Het incident is gesloten.

13 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de behuizing van de spoorwegpolitie" (nr. 11904)
- de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de huisvesting van de spoorwegpolitie" (nr. 11943)
- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verhuizing van de spoorwegpolitie uit het Zuidstation" (nr. 11967)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de huisvesting van de spoorwegpolitie" (nr. 11972)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de lokalen van de spoorwegpolitie" (nr. 12051)
- mevrouw Camille Dieu aan de vice-

12.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Ce système existe depuis longtemps. Le transport international de voyageurs de la SNCB ne fait pas partie des missions du service public énoncées dans le contrat de gestion. La direction de la SNCB en porte par conséquent l'entière responsabilité et souhaite répondre aux besoins de sa clientèle dans ce créneau commercial. La sélection des hôtels doit être considérée sous cet angle. Une grande majorité des sociétés de transport internationales proposent ce type de services commerciaux.

C'est précisément à cause de ce contexte concurrentiel qu'il faut également prendre en considération le principe de la confidentialité et que la loi sur les marchés publics ne s'applique pas. Ce n'est pas la SNCB mais bien Sunjets qui fait la promotion de ces hôtels.

12.03 **Ulla Werbrouck** (LDD) : Étant donné que, dans ce cadre, la SNCB et Sunjets sont mentionnés ensemble sur le site web, je ne puis me défaire de l'impression qu'il y a quelque chose qui cloche. Je m'emploierai dès lors à faire toute la lumière sur cette affaire.

L'incident est clos.

13 **Questions jointes de**

- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les locaux de la police des chemins de fer" (n° 11904)
- M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les locaux de la police des chemins de fer" (n° 11943)
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le déménagement de la police des chemins de fer de la gare du Midi" (n° 11967)
- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les locaux de la police des chemins de fer" (n° 11972)
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les locaux de la police des chemins de fer" (n° 12051)
- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et

eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het nieuwe commissariaat van de federale spoorwegpolitie" (nr. 12062)

13.01 Patrick De Groote (N-VA): Toen minister van Binnenlandse Zaken De Padt de kantoren van de Gentse spoorwegpolitie in het Sint-Pietersstation bezocht, sprak hij over haast middeleeuwse toestanden en hoopte hij dat de NMBS snel werk zou maken van een moderne huisvesting. Het blijkt hier echter niet om een alleenstaand geval te gaan, daarvan getuigen de lokalen in Brussel-Zuid. Dit probleem werd trouwens reeds eerder aangekaart in de Kamer.

Welke verantwoordelijkheden hebben de politie en de NMBS-Groep ter zake? Werd er bij de planning van Brussel-Zuid en Gent-Sint-Pieters dan geen rekening gehouden met vernieuwde lokalen voor de spoorwegpolitie? Zal de minister de huisvesting van de spoorwegpolitie in zijn geheel laten onderzoeken? Waar is de spoorwegpolitie overal gevestigd en over hoeveel vestigingen zijn er al klachten geweest? Van wanneer dateren deze en waarom zijn deze nog niet verholpen? Welke oplossingen worden gepland voor Brussel en Gent?

13.02 Michel Doomst (CD&V): De minister van Binnenlandse Zaken heeft inderdaad beloofd om snel werk te maken van een oplossing. Vooral de huisvesting van de spoorwegpolitie in Gent en Brussel laat te wensen over. In Gent is de huisvesting zo slecht dat er zich zoveel zieken melden dat men zich gedwongen zag de nachtploeg van de spoorwegpolitie af te schaffen. Wat zal de minister ondernemen om op korte termijn iets aan die toestand te doen? Werd er al overlegd met Binnenlandse Zaken?

13.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Een vijftal jaar geleden kreeg ik van minister Dewael een bemoedigend antwoord op mijn schriftelijke vraag over de huisvesting van de spoorwegpolitie. Men was zich bewust van de problematiek en er werden oplossingen gezocht. Ik heb een recente stand van zaken gekregen van minister De Padt. Het antwoord was opnieuw bemoedigend, maar het was hetzelfde antwoord als vijf jaar geleden.

Ik sluit mij aan bij de vragen van mijn collega's. Wat is de huidige stand van zaken betreffende de huisvesting? Welke maatregelen heeft de minister

ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nouveau commissariat de la police fédérale des chemins de fer" (n° 12062)

13.01 Patrick De Groote (N-VA): Lorsque le ministre de l'Intérieur, M. De Padt, a visité les locaux de la police des chemins de fer à la gare de Gand-Saint-Pierre, il a parlé de situations quasiment moyenâgeuses et il espérait que la SNCB s'attellerait dans les meilleurs délais à la modernisation des locaux. La situation à Gand ne semble toutefois pas constituer un cas unique, comme en témoignent les locaux de Bruxelles-Midi. Ce problème a d'ailleurs déjà été évoqué à la Chambre.

Quelles sont les responsabilités de la police et du Groupe SNCB en la matière? N'a-t-il pas été tenu compte, lors de l'élaboration des projets pour les gares de Bruxelles-Midi et de Gand-Saint-Pierre, de la rénovation des locaux de la police des chemins de fer? Le ministre fera-t-il examiner l'ensemble du problème de l'hébergement de la police des chemins de fer? Où sont situés tous les locaux de la police des chemins de fer et combien de gares ont déjà fait l'objet de plaintes? De quand datent-elles et pourquoi les problèmes n'ont-ils pas encore été résolus? Quelles solutions sont prévues pour Bruxelles et Gand?

13.02 Michel Doomst (CD&V): Le ministre de l'Intérieur a effectivement promis de s'atteler dans les meilleurs délais à l'élaboration d'une solution. L'hébergement de la police des chemins de fer à Gand et à Bruxelles laisse plus particulièrement à désirer. À Gand, les conditions d'hébergement sont tellement déplorables que le nombre de malades est très élevé. L'équipe de nuit a ainsi dû être supprimée. Quelles mesures le ministre prendra-t-il à court terme pour remédier à la situation? Une concertation a-t-elle déjà eu lieu avec le département de l'Intérieur?

13.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Il y a cinq ans, j'ai obtenu du ministre Dewael une réponse encourageante à ma question écrite relative aux conditions d'hébergement de la police des chemins de fer. On avait conscience du problème et on chercherait des solutions. Le ministre De Padt a récemment refait le point de la situation. La réponse était de nouveau encourageante, mais il s'agissait de la même réponse qu'il y a cinq ans.

Je me joins aux questions de mes collègues. Qu'en est-il actuellement des conditions d'hébergement? Quelles mesures le ministre a-t-il prises, le cas

desgevallend genomen om de problemen op te lossen?

13.04 Camille Dieu (PS): Op 13 februari stelde de NMBS een te renoveren gebouw van 1.500 m² voor tegenover perron 22 van het Zuidstation. Volgens de pers lijkt dat akkoord echter te zijn afgeblazen aangezien de NMBS een jaarlijkse huur van 280.000 euro per jaar vraagt, wat te veel is voor de federale politie.

De kans bestaat dus dat de spoorwepolitie ver van haar actieradius terecht komt, in een gebouw in Etterbeek.

Klopt die informatie? Hoe rechtvaardigt de NMBS zo een bedrag voor het onderbrengen van de politie die, door het spoor te beveiligen, in haar eigen belang werkt? Wordt er verder onderhandeld om een absurde situatie te voorkomen?

13.05 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De verantwoordelijkheid voor de huisvesting van de spoorwepolitie is omschreven in het protocolakkoord van 7 mei 1999 tussen de NMBS en de rijkswacht. Daarin is opgenomen dat de NMBS, vandaag vertegenwoordigd door de directie Holding Patrimonium, voor 158 personeelsleden van de rijkswacht kosteloos lokalen ter beschikking moet stellen in goed zichtbare ruimtes. Als dat in bepaalde stations materieel onmogelijk blijkt, moet de NMBS in lokalen voorzien op locaties die voor het rijkswachtpersoneel aanvaardbaar zijn.

De lokalen moeten voldoen aan de voorschriften van de arbeids-, welzijns- en milieuwetgeving. Ze moeten ter beschikking worden gesteld met inbegrip van verwarming, water en elektriciteit, telefoon en fax. De NMBS moet de lokalen technisch onderhouden. De directie Holding Patrimonium voert de eigenaars taken uit en draagt de eigenaarskosten.

Bij de grondige renovatie van het station Brussel-Zuid in de jaren 90 werd voor de spoorwepolitie in de nodige lokalen voorzien volgens de toenmalige vereisten.

Op 11 april 2003 bracht de federale politie de NMBS op de hoogte van haar geactualiseerde behoeften in de stations. Zij vroeg 2800 vierkante meter voor een personeelskader van 332 personen, meer dan het dubbele van het in het protocolakkoord overeengekomen personeelskader. De NMBS Holding heeft zich toen

échéant, pour résoudre les problèmes ?

13.04 Camille Dieu (PS): Le 13 février, la SNCB proposait un bâtiment de 1.500 m² à rénover, à hauteur du quai 22 du site du Midi. Or selon la presse, cet accord semble ne plus tenir, la SNCB exigeant un loyer annuel de 280.000 euros par an, trop lourd pour la police fédérale.

La police des chemins de fer risque donc de se trouver « délocalisée » de son champ d'action, dans un bâtiment situé à Etterbeek.

Ces informations sont-elles exactes ? Comment la SNCB justifie-t-elle un tel montant pour héberger des forces de police qui, en sécurisant le rail, travaillent dans son propre intérêt ? Les négociations se poursuivent-elles pour éviter d'en arriver à une situation absurde ?

13.05 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais): La question de l'hébergement de la police des chemins de fer est réglée dans le protocole d'accord du 7 mai 1999 conclu entre la SNCB et la gendarmerie. Ce protocole précise que la SNCB, aujourd'hui représentée par la direction patrimoine de SNCB-Holding, doit assurer gratuitement l'hébergement de 158 gendarmes dans des espaces bien visibles. Si cela s'avère matériellement impossible dans certaines gares, la SNCB doit veiller à mettre des locaux à disposition dans des lieux jugés acceptables par le personnel de gendarmerie.

Les locaux doivent répondre aux prescriptions en matière de travail, de bien-être et d'environnement. Les locaux doivent disposer du chauffage, de l'eau courante, de l'électricité, du téléphone et du fax. La SNCB doit également assurer l'entretien technique des locaux. La direction patrimoine assure les missions et supporte les coûts incombant au propriétaire.

Lors de la rénovation approfondie de la gare de Bruxelles-Midi dans les années '90, les locaux nécessaires ont été mis à la disposition de la police des chemins de fer. Ces locaux étaient conformes aux exigences de l'époque.

Le 11 avril 2003, la police fédérale a informé la SNCB de ses besoins actualisés dans les gares. Elle réclamait 2800 mètres carrés d'espace de bureaux pour un cadre du personnel de 332 personnes, deux fois le cadre donc prévu dans le protocole d'accord. Le Holding SNCB s'est alors engagé à mettre à disposition la superficie

geëngageerd om de nodige oppervlakte ter beschikking te stellen. Voor alle stations ging de federale politie akkoord met de aangeboden locatie.

Het is onjuist dat er niets gebeurde met de klachten. De spoorwegpolitie in Brussel-Zuid is gehuisvest in de Eurostarterminal, de stationshal en in de overdekte straat. Op deze laatste locatie voor de backoffice doen de problemen zich voor. In 2006 waren er klachten over de afregeling van de verwarmingsinstallatie en de herstelling van de bevloering. De aannemer heeft die problemen opgelost. In 2007 heeft men de totale ruimte uitgerust met een branddetectie-installatie. Medio 2008 waren er klachten over de airco-installatie, reukhinder, geluidsoverlast en trillingen als gevolg van het treinverkeer. Er werden aanpassingen doorgevoerd aan de airco-installaties en er werden duidelijke afspraken gemaakt over het onderhoud. Men vond tevens een oplossing voor de reukhinder. Omwille van de geluidsoverlast en trillingen kan in die lokalen inderdaad niet echt comfortabel gewerkt worden in geval van permanente aanwezigheid, zoals het geval is met het backofficepersoneel.

(Frans) De NMBS heeft een ruimte van 300 m² in een gebouw van het station Brussel-Zuid aangeboden. De federale politie heeft vervolgens meer ruimte (1.500 m²) gevraagd om haar huidige kantoren volledig te kunnen overbrengen, niettegenstaande dat dit overeenstemde met het protocolakkoord, en om er tevens andere diensten te kunnen onderbrengen die niet onder het protocolakkoord vallen.

De voor het patrimonium bevoegde dienst van de Holding zal er eerst werken moeten uitvoeren voor een bedrag van 380.000 euro, en daarom zou er een gebruiksvergoeding voor die gerenoveerde site gevraagd worden. Die vergoeding zal niet hoger liggen dan de vergoeding die intern aangerekend wordt bij de NMBS-Groep.

Het voorgaande heeft betrekking op de backofficeactiviteiten, waarmee de klanten niet in contact komen en die losstaan van de voor het publiek zichtbare politieaanwezigheid.

(Nederlands) De federale politie heeft de voorgestelde oplossing voor de alternatieve huisvesting voor Brussel-Zuid op de vergadering van 16 maart 2009 afgewezen. De Regie der Gebouwen zal onderzoeken of er nog andere

nécessaire. Pour toutes les gares, la police fédérale a marqué son accord sur l'hébergement proposé.

Il est faux de prétendre qu'aucun suivi n'a été réservé aux plaintes. La police ferroviaire de Bruxelles-Midi est hébergée à trois endroits : dans le terminal d'Eurostar, dans le hall de la gare et dans la rue couverte. C'est à ce dernier endroit, qui accueille le *backoffice*, que se posent les problèmes évoqués. En 2006, des plaintes ont été formulées concernant le réglage de l'installation de chauffage et l'état, nécessitant des réparations, du revêtement du sol. Ces problèmes ont été résolus par l'entrepreneur. En 2007, la totalité de l'espace a été équipée d'une installation de détection d'incendie. À la mi 2008, des plaintes ont toutefois à nouveau été formulées, concernant cette fois l'installation de conditionnement d'air, des nuisances olfactives et sonores et des vibrations dues au trafic ferroviaire. Des aménagements ont été apportés aux installations de conditionnement d'air et des accords clairs ont été conclus à propos de l'entretien des lieux. Une solution a également été trouvée concernant les problèmes de nuisances olfactives. Les nuisances sonores et les vibrations empêchent toutefois un véritable confort de travail en cas de présence permanente, telle qu'assurée par le personnel *backoffice*.

(En français) La SNCB a proposé une surface de 300 m² dans un bâtiment de Bruxelles-Midi. La police fédérale a ensuite demandé davantage de surface (1.500 m²) pour pouvoir quitter complètement ses quartiers actuels, nonobstant le fait que cela répondait au protocole d'accord, et pour y héberger également d'autres services qui sortent du cadre du protocole.

Le service du Holding chargé du patrimoine devra d'abord y effectuer des travaux (380.000 euros), c'est pourquoi il serait demandé une redevance d'occupation pour ce site rénové – redevance qui ne sera pas plus élevée que celle facturée en interne au sein du groupe SNCB.

Ces commentaires ont trait à l'activité *back office*, qui ne nécessite pas de proximité avec les clients et ne concerne pas la présence de la police de façon visible pour le public.

(En néerlandais) Lors de la réunion du 16 mars 2009, la police fédérale a rejeté la solution proposée pour l'hébergement des services à Bruxelles-Midi. La Régie des Bâtiments vérifiera si d'autres locaux sont disponibles.

locaties beschikbaar zijn.

De huisvestingsproblematiek komt in juni 2009 aan bod op het zesmaandelijks topoverleg tussen de leiding van de spoorwegpolitie. Ik heb de NMBS Holding uitgenodigd om dit overleg te bespoedigen. Voor de huisvesting in Gent-Sint-Pieters was er vanaf het begin effectief een tekort aan oppervlakte. Na enige discussie werd een oplossing uitgewerkt. Op korte termijn zal na enkele werken in het vroegere magazijn de ruimte voor de politie worden uitgebreid. Dit gebeurt over enkele maanden. Bij de toekomstige renovatie van het station Gent-Sint-Pieters zal met de behoeften van de spoorwegpolitie rekening worden gehouden. Er was ook een klacht over een gebrek aan natuurlijk daglicht, maar deze situatie is niet in strijd met de wetgeving.

De spoorwegpolitie is momenteel in dertien stations gehuisvest. Ik beschik over een situatieschets van de stations Libramont, Namen, Luik-Guillemins, Charleroi-Zuid, Bergen, Doornik, Oostende, Brugge, Antwerpen, Leuven en Hasselt, die aan het verslag kan worden toegevoegd.

Er waren klachten over de huisvesting in de stations Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters en Hasselt. De politie in Hasselt beschikt nu over voldoende oppervlakte, maar er zijn nog aanpassingen nodig aan de airco-installatie. De elektrische installatie en de airco-installatie zullen worden uitgebreid en er komt een verbetering van het verwarmingssysteem.

Voor de overige sites blijkt uit het verslag dat er voor het merendeel van de problemen een oplossing is gevonden.

13.06 Patrick De Groote (N-VA): Volgens de minister wordt er bij de renovatieplannen dus wel rekening gehouden met de spoorwegpolitie. Daarbij heeft men zich echter gebaseerd op de toenmalige noden, terwijl het personeel intussen ruim verdubbeld is. Men zal dus goed moeten uitkijken.

Het is positief dat de minister de NMBS Holding meteen vraagt de problematiek van de huisvesting dringend aan te pakken. Ik hoop dat dat grondig gebeurt.

13.07 Michel Doomst (CD&V): Het antwoord biedt een aantal perspectieven. In Gent kan men naar een oplossing gaan. Brussel kan nog het grootste probleem worden. Elders zijn er waarschijnlijk geen grote problemen meer, maar we wachten de bijlage af.

Le problème de l'hébergement sera abordé en juin 2009 lors de la concertation semestrielle des responsables de la police des chemins de fer. J'ai invité la SNCB Holding à accélérer cette concertation.

Concernant l'hébergement à Gand-Saint-Pierre, l'insuffisance d'espace est apparue d'emblée. Après discussion, une solution s'est dégagée. À brève échéance et après quelques travaux dans l'ancien entrepôt, l'espace réservé à la police sera agrandi. La question devrait être réglée dans quelques mois. Les futurs travaux de rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre devront tenir compte des besoins de la police. Une plainte concernait aussi le manque de lumière naturelle, mais cette situation n'est pas contraire à la loi.

La police des chemins de fer possède, pour le moment, des locaux dans treize gares. Je dispose des schémas d'implantation pour les gares de Libramont, Namur, Liège-Guillemins, Charleroi-Sud, Mons, Tournai, Ostende, Bruges, Anvers, Louvain et Hasselt. Ils peuvent être joints au rapport.

Des plaintes ont été exprimées concernant les locaux dans les gares de Bruxelles-Midi, Gand-Saint-Pierre et Hasselt. À Hasselt, la police dispose à présent d'un espace suffisant. Il reste à opérer quelques adaptations de l'installation de climatisation. L'installation électrique, la climatisation et le système de chauffage seront améliorés.

Pour les autres sites, le rapport indique que la plupart des problèmes ont trouvé une solution.

13.06 Patrick De Groote (N-VA): Selon le ministre, les plans de rénovation tiennent compte des desiderata de la police des chemins de fer. Toutefois, ces plans se fondent sur les besoins enregistrés lors de leur élaboration. Dans l'intervalle, les effectifs ont plus que doublé. La vigilance s'impose donc.

Je me félicite que le ministre ait demandé à la SNCB Holding de s'attaquer d'urgence au problème des locaux. J'espère qu'une solution réellement adéquate sera trouvée.

13.07 Michel Doomst (CD&V): Votre réponse ouvre des perspectives. Une solution sera élaborée à Gand. Bruxelles pourrait être l'implantation qui posera les problèmes les plus importants. Plus aucun problème notable ne se pose probablement au niveau des autres locaux. Cependant, nous voulons d'abord prendre connaissance des annexes.

13.08 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik leer uit dit antwoord dat de noden van 1999 niet de noden van nu zijn. Misschien moet het protocolakkoord worden aangepast. Het kan op het aangekondigde overleg besproken worden. Wij blijven de toestand opvolgen.

13.09 Camille Dieu (PS): Het is normaal dat de behoeften evolueren, het aandeel van de federale politie is immers toegenomen. Maar door de situatie in het Zuidstation rijst een acuut probleem. Ik dank u voor uw verzoek het besprekings- en onderhandelingsproces sneller te laten verlopen.

Is het waar dat er 280.000 euro gevraagd wordt, wat toch een enorm bedrag is? U heeft me geantwoord dat dat de gewone huurgelden zijn.

13.10 Minister Steven Vanackere (Frans): Het is de orde van grootte van de huurgelden voor de twee andere maatschappijen van de groep.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11924 van mevrouw Werbrouck is omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 11915 van de heer Crucke wordt verdaagd.

13.11 Camille Dieu (PS): Sommige collega's stellen vragen in het begin, halverwege en aan het eind van de vergadering. Anderen spelen het spel volgens de regels. Ik ben bij het begin van de vergadering aangekomen en heb geduldig mijn beurt afgewacht.

Ik ben het er echter niet mee eens dat men het woord geeft aan iemand die zonder geldige reden te laat komt zoals mevrouw della Faille vandaag – terwijl de anderen hun beurt afwachten. Ik begrijp dat sommige leden van de ene commissie naar de andere moeten rennen, maar dat was vandaag het geval niet.

14 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de flitspalen aan de spoorwegoverwegen" (nr. 11942)

14.01 Michel Doomst (CD&V): Spoorwegbeheerder Infrabel heeft op verschillende plaatsen in België flitspalen geplaatst aan overwegen om de werking ervan te evalueren. Hoeveel flitspalen werden er geplaatst? Is de eerste evaluatie positief? Hoe ziet de minister dit project in de toekomst evolueren?

13.08 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Cette réponse me montre que les besoins de 1999 étaient différents des nécessités actuelles. Le protocole d'accord doit sans doute être adapté et pourra faire l'objet de discussions lors de la concertation annoncée. Nous continuerons à suivre ce dossier.

13.09 Camille Dieu (PS): Il est normal que les besoins aient évolué, puisqu'on a augmenté la participation de la police fédérale. La situation à la gare du Midi, elle, pose problème de manière aiguë. Je vous remercie d'avoir demandé qu'on accélère le processus de discussion et de négociation.

Est-il vrai que le loyer exigé s'élève à 280.000 euros, ce qui est énorme? Vous m'avez répondu que cela correspondait aux redevances ordinaires.

13.10 Steven Vanackere, ministre (en français): Aux redevances appliquées vis-à-vis des deux autres sociétés du groupe.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 11924 de Mme Werbrouck est transformée en question écrite. La question n° 11915 de M. Crucke est reportée.

13.11 Camille Dieu (PS): Des collègues posent des questions en début, milieu et fin de réunion. Certains jouent le jeu. Je suis arrivée en début de séance, et j'ai attendu mon tour patiemment.

Par contre, je ne trouve pas correct qu'on donne la parole à quelqu'un qui arrive en retard sans raison – comme Mme della Faille aujourd'hui – alors que les autres attendent leur tour. Je comprends le cas d'un député qui doit courir d'une commission à l'autre, mais ce n'était pas le cas aujourd'hui.

14 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les radars fixes aux abords des passages à niveau" (n° 11942)

14.01 Michel Doomst (CD&V): Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure, a placé des radars à hauteur de plusieurs passages à niveau afin d'en évaluer le fonctionnement. Combien de radars ont été placés? La première évaluation est-elle positive? Comment le ministre conçoit-il l'évolution de ce projet?

14.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Er werd tot op heden één paal geplaatst op een plaats die ik niet zal meedelen. Momenteel wordt er bekeken of overtredingen door autobestuurders individueel in beeld kunnen worden gebracht. De eerste technische controles zijn positief, in die zin dat de nummerplaat duidelijk herkenbaar is. Binnen het actieplan 2008-2015 voor veilige overwegen is Infrabel van plan om tweehonderd overwegen uit te rusten met flitspalen.

14.03 **Michel Doomst** (CD&V): Het verheugt mij dat het experiment is opgestart en dat de technische controles positief zijn, ook al gaat het slechts om één paal op een onbekende plaats. Mogen we de extra palen nog in 2009 verwachten?

14.04 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Infrabel is van plan om tweehonderd palen te plaatsen tegen 2015, maar de exacte timing ken ik niet.

Het incident is gesloten.

15 **Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de Bank van De Post" (nr. 12013)**

15.01 **Camille Dieu** (PS): De Bank van De Post en Fortis hebben hun samenwerking op het stuk van de bankproducten versterkt. De Post en Fortis Bank België hebben elk 50 procent van de aandelen van de Bank van De Post in handen, en BNP Paribas is eigenaar van 75 procent van de aandelen van Fortis Bank België. De kwestie van de toekomst van Fortis is dus niet zonder belang voor de toekomst van de Bank van De Post.

Welke impact zou een negatieve stemming van de aandeelhouders van Fortis in april kunnen hebben voor de Bank van De Post? Werd er contact opgenomen met andere mogelijke financiële partners? Is er in geval van een positieve stemming een akkoord met BNP Paribas over de Bank van De Post?

15.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): De stemming door de aandeelhouders van Fortis Holding zal geen gevolgen hebben voor de Bank van De Post, die een joint venture is die voor 50 procent eigendom is van De Post en voor 50 procent van Fortis Bank, en niet van Fortis Holding.

14.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*): À ce jour, un seul radar a été placé à un endroit que je ne dévoilerai pas. Actuellement, on étudie la possibilité de recenser individuellement les infractions commises par les automobilistes. Les premiers contrôles techniques sont positifs, en ce sens que les numéros d'immatriculation sont parfaitement identifiables. Dans le cadre du plan d'action 2008-2015 de sécurisation des passages à niveau, Infrabel a l'intention d'équiper deux cent passages à niveau de radars fixes.

14.03 **Michel Doomst** (CD&V): Je me réjouis d'apprendre que l'expérience a démarré et que les contrôles techniques sont positifs, même si un seul radar a été installé dans un endroit inconnu. D'autres radars seront-ils installés cette année encore ?

14.04 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*): Infrabel envisage l'installation de deux cents radars fixes d'ici à 2015, mais j'ignore selon quel calendrier précis.

L'incident est clos.

15 **Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de la Banque de La Poste" (n° 12013)**

15.01 **Camille Dieu** (PS): La Banque de La Poste et Fortis ont renforcé leur collaboration en matière de produits bancaires. L'actionnariat de la Banque de La Poste est détenu pour 50 % par La Poste et pour 50 % par Fortis Banque Belgique, détenue à son tour à concurrence de 75 % par BNP Paribas. Dès lors, la question de l'avenir de Fortis n'est pas sans intérêt pour l'avenir de la Banque de La Poste.

Quel impact pourrait avoir un vote négatif des actionnaires de Fortis en avril pour la Banque de La Poste ? Des contacts ont-ils été pris avec d'autres partenaires financiers possibles ? En cas de vote positif, a-t-il un accord concernant la Banque de La Poste avec BNP Paribas ?

15.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*): Le vote des actionnaires de Fortis Holding n'aura pas d'impact sur la Banque de La Poste, qui est une *joint venture* appartenant pour 50 % à La Poste et pour 50 % à Fortis Banque, et non à Fortis Holding.

De huidige overeenkomst tussen Fortis Bank en De Post verstrijkt in 2014. Die overeenkomst moet worden nageleefd ongeacht de aandeelhoudersstructuur van Fortis Holding of van Fortis Bank. De Bank van De Post beschikt over een solide solvabiliteit, die hoger ligt dan het vereiste minimum dat door de internationale regelgeving ter zake wordt opgelegd.

Bovendien is de Bank van De Post een spaarbank die geen beroep doet op de interbancaire markt om voor de nodige liquiditeit te zorgen. Ze voert een zeer voorzichtig investeringsbeleid en heeft nooit geïnvesteerd in gestructureerde aandelenproducten.

15.03 Camille Dieu (PS): Er is dus geen enkel probleem?

15.04 Minister Steven Vanackere (Frans): Niet met betrekking tot de kwestie die u heeft opgeworpen.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het uitvoerend comité van De Post" (nr. 12016)

16.01 Camille Dieu (PS): Het taalevenwicht wordt thans geëerbiedigd in het directiecomité van De Post, maar dat zou niet het geval zijn in het uitvoerend comité. Er echter geen sprake van een expliciete schending van de wet, aangezien dat comité wettelijk gezien niet bestaat.

Welke rol en statuut heeft dat comité, zowel officieel als officieus? Is het niet vreemd dat het comité officieel niet bestaat, maar wel het dagelijks bestuur van de onderneming waarneemt? Zou het principe van de taalpariteit niet ook voor deze instantie moeten gelden?

16.02 Minister Steven Vanackere (Frans): Bij De Post heeft het directiecomité in de eerste plaats tot taak de raad van bestuur een ondernemingsplan voor te stellen en de vennootschap te vertegenwoordigen bij de onderhandelingen over het beheerscontract. De *chief executive officer* (gedelegeerd bestuurder) is belast met het dagelijks bestuur van het bedrijf en met de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur. Hij wordt bijgestaan door het directiecomité. Daarnaast kan hij bevoegdheden overdragen aan de directeurs van de diverse bedrijfsonderdelen.

Die personen of andere hogere kaderleden die

La convention actuelle liant Fortis Banque et La Poste vient à échéance en 2014. Cette convention doit être respectée quelle que soit la structure d'actionnariat de Fortis Holding ou de Fortis Banque. La Banque de La Poste dispose d'une solvabilité solide, supérieure au seuil minimum exigé par les règles internationales en cette matière.

De plus, la Banque de La Poste est une banque d'épargne qui ne fait pas appel au marché interbancaire pour assurer ses liquidités. Elle applique une politique d'investissement très prudente et n'a jamais investi dans les produits structurés d'actions.

15.03 Camille Dieu (PS): Donc il n'y a aucun problème ?

15.04 Steven Vanackere, ministre (en français): Pas avec le sujet que vous avez abordé.

L'incident est clos.

16 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le comité exécutif de La Poste" (n° 12016)

16.01 Camille Dieu (PS): Si l'équilibre linguistique est aujourd'hui respecté au sein du comité de direction de La Poste, il n'en irait pas de même au sein du comité exécutif. Il ne s'agit cependant pas d'une infraction explicite, puisque ce comité n'a pas d'existence « légale ».

Quels sont, officiellement et officieusement, le rôle et le statut de ce comité ? Est-il normal qu'il n'ait pas d'existence officielle alors qu'il assure la gestion quotidienne de l'entreprise ? La parité linguistique ne devrait-elle pas lui être étendue ?

16.02 Steven Vanackere, ministre (en français): Au sein de La Poste, le comité de direction est principalement chargé de proposer au conseil d'administration un plan d'entreprise et de représenter la société dans la négociation du contrat de gestion. L'administrateur délégué est chargé de l'administration journalière de la société et de l'exécution des décisions du conseil d'administration. Il est assisté par le comité de direction. Par ailleurs, il peut sous-déléguer des pouvoirs aux responsables des différentes entités de l'entreprise.

Ces personnes ou d'autres cadres supérieurs qui

geen lid zijn van het directiecomité van De Post, kunnen deelnemen aan de besprekingen van dat comité, wanneer het vergadert over aangelegenheden die onder hun bevoegdheid vallen. De raad van bestuur heeft de gedelegeerd bestuurder van De Post gevraagd het nodige te doen opdat het taalevenwicht in die groep van hogere kaderleden zou gewaarborgd worden.

16.03 Camille Dieu (PS): Als ik u goed heb begrepen, is dat uitvoerend comité – zoals het op de website van De Post genoemd wordt – samengesteld uit vertegenwoordigers van de diverse entiteiten van het overheidsbedrijf, en heeft de raad van bestuur de heer Thijs nu gevraagd erover te waken dat het naar taal paritair wordt samengesteld. Is dat een recente beslissing?

16.04 Minister Steven Vanackere (Frans): Juridisch gesproken bestaat dat “uitvoerend comité” niet.

16.05 Camille Dieu (PS): In interne documenten van De Post wordt er nochtans naar dat uitvoerend comité of uitvoeringscomité verwezen, en het wordt op de website van het overheidsbedrijf vermeld.

16.06 Minister Steven Vanackere (Frans): Het directiecomité is als enige bevoegd om over de toepassing van de taalpariteitsregels bij De Post te waken.

Er vinden nog andere vergaderingen plaats met leden van het directiecomité en hogere kaderleden. De raad van bestuur heeft de gedelegeerd bestuurder opdracht gegeven om de nodige maatregelen te treffen teneinde het taalevenwicht bij die hogere kaderleden te verzekeren.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de staat van de voetgangersbrug in het station van Tamines" (nr. 12019)

17.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Van het station een propere, veilige en aangename plek maken is een van de doelstellingen uit het activiteitenverslag 2007 van de NMBS-groep. Die doelstelling is allesbehalve bereikt in Tamines! De voetgangersbrug over de sporen naar de perrons is vuil en gevaarlijk.

Aangezien die voetgangersbrug gebruikt wordt door de pendelaars, maar ook door voetgangers die via

ne sont pas membres du comité de direction peuvent participer aux discussions de ce comité lorsqu'il s'agit des matières dont ils sont responsables. Le conseil d'administration a chargé l'administrateur délégué de prendre des dispositions afin d'assurer un équilibre linguistique au sein de ce groupe de cadres supérieurs.

16.03 Camille Dieu (PS): Si je comprends bien, ce comité d'exécution – comme il est appelé sur le site web de l'entreprise – est composé des représentants des différentes entités de l'entreprise et le conseil d'administration vient de demander à M. Thijs d'y assurer la parité linguistique. Cette décision est-elle récente ?

16.04 Steven Vanackere, ministre (en français): Ce « comité d'exécution » n'a pas d'existence juridique.

16.05 Camille Dieu (PS): Ce comité d'exécution ou comité exécutif est pourtant cité en interne dans l'entreprise et mentionné sur le site web de La Poste.

16.06 Steven Vanackere, ministre (en français): Pour l'application des règles de parité linguistique à La Poste, le seul organe qui existe, c'est le comité de direction.

D'autres réunions ont lieu avec des membres du comité de direction et des cadres supérieurs. Le conseil d'administration a chargé l'administrateur délégué de prendre les dispositions afin d'assurer l'équilibre linguistique parmi ces cadres supérieurs.

L'incident est clos.

17 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état de la passerelle au-dessus des voies ferrées à Tamines" (n° 12019)

17.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): « Faire de la gare un lieu propre, sûr et agréable » est un des objectifs mentionnés dans le rapport d'activité 2007 du groupe SNCB. À Tamines, cet objectif est loin d'être atteint ! La passerelle qui enjambe les voies et y donne accès est sale et dangereuse.

Comme cette passerelle est utilisée tant par les navetteurs que par les piétons qui veulent traverser

het station willen doorsteken, werd er in 2004 een overeenkomst gesloten om de respectieve rechten en de plichten van de gemeente en de NMBS vast te leggen.

Klopt het dat de NMBS voor de bouwwerken zorgt en dat de gemeente het onderhoud voor haar rekening neemt? Een trap werd moedwillig beschadigd. Is die trap nog in aanbouw? Is de NMBS nog altijd verantwoordelijk voor het onderhoud ervan? Op welk specifiek moment wordt die verantwoordelijkheid door Infrabel overgedragen aan de gemeente, wat is het keerpunt? Wanneer werd de gemeente Sambreville er in voorkomend geval van op de hoogte gebracht dat zij voortaan verantwoordelijk was voor het onderhoud? Wat heeft de NMBS ondernomen om het station te renoveren? Kan de NMBS geen controlerecht krijgen met betrekking tot het beheer van het station? Kan er beroep aangetekend worden als de verplichtingen worden verzuimd? Hebben de NMBS en Infrabel een dialoog tot stand gebracht en elke partij ertoe opgeroepen haar verplichtingen na te komen? Binnen welke termijn zal de situatie verbeteren?

17.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Op 25 juni 2006 werd er in Tamines een nieuwe voetgangersbrug in gebruik genomen. Het onderhoud en de beveiliging van die brug en de lift naar de perrons komen ten laste van de gemeente, die eigenaar is van de site. Niettemin zal Infrabel binnenkort de defecte verlichting vervangen en extra beveiliging aanbrengen.

Er moet trouwens dit jaar nog een nieuwe brug gebouwd worden om de toegang tot perron 2 te verbeteren.

17.03 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*): Ik stel het op prijs dat Infrabel de veiligheid van de reizigers prioritair acht en werken uitvoert waartoe de infrastructuurbeheerder contractueel niet verplicht is. Ik kan u verzekeren dat de plaatselijke Ecolofractie de gemeente zal interpellieren over dit dossier. De erbarmelijke staat van die loopbrug zal de mensen er immers niet bepaald toe aanzetten de trein te nemen!

Het incident is gesloten.

18 **Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het postkantoor van de wijk Sint-Rochus in Halle" (nr. 11738)**

la gare, une convention a été signée en 2004 pour fixer les droits et devoirs respectifs de la commune et de la SNCB.

Confirmez-vous que la SNCB s'occupe des constructions et que la commune se charge de l'entretien? Des dégradations ont été perpétrées dans un escalier. Cet escalier est-il encore en construction? Son entretien relève-t-il toujours de la responsabilité de la SNCB? Qu'est-ce qui marque le transfert de cette responsabilité d'Infrabel à la commune? Le cas échéant, quand a-t-il été signifié à la commune de Sambreville que la responsabilité de l'entretien lui incombait? Qu'a entrepris la SNCB pour que le site soit remis en état? La SNCB ne peut-elle pas avoir un droit de regard sur la gestion du site? Des recours sont-ils prévus en cas de manquement? La SNCB et Infrabel ont-elles instauré un dialogue et appelé chaque partie à respecter ses engagements? Dans quels délais la situation s'améliorera-t-elle?

17.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*): Une nouvelle passerelle a été mise en service à Tamines le 25 juin 2006. L'entretien et la sécurisation de cette passerelle et de l'ascenseur donnant accès aux quais sont à charge de la commune, propriétaire des lieux. Infrabel procédera néanmoins prochainement au remplacement de l'éclairage défectueux et au placement de protections renforcées.

Il est à noter qu'un nouvel escalier doit encore être construit cette année pour faciliter l'accès au quai n° 2.

17.03 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*): J'apprécie qu'Infrabel donne la priorité à la sécurité des voyageurs en assurant des interventions qui ne relèvent pas de sa responsabilité contractuelle. Je puis vous assurer que le groupe Ecolo local interpellera la commune dans ce dossier. L'état déplorable de cette passerelle n'est pas de nature à encourager les gens à prendre le train!

L'incident est clos.

18 **Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le bureau de poste du quartier Saint-Roch à Hal" (n° 11738)**

18.01 Michel Doomst (CD&V): De Post heeft onlangs het postkantoor van de Sint-Rochuswijk in Halle gesloten. In de nabijgelegen wijk Essenbeek was het postkantoor al een tijdje dicht. Dit betekent dat circa vijfduizend inwoners voor hun postverrichtingen voortaan aangewezen zijn op het postkantoor in het centrum van Halle of het PostPunt in de Basiliekstraat in Halle. Het stadsbestuur van Halle wil De Post overtuigen om het postkantoor in de Sint-Rochuswijk alsnog open te houden.

Is De Post hiertoe bereid? Overweegt De Post de inrichting van een PostPunt in deze wijk?

18.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De Post heeft het aantal te behouden postkantoren per gemeente vastgelegd op basis van parameters zoals het verplicht behouden van minstens een kantoor per fusiegemeente, een terreindekking door middel van PostPunten, het aantal postale contacten per gemeente en het inwonersaantal. De keuze van bijkomende servicepunten verloopt geenszins willekeurig: er wordt wel degelijk rekening gehouden met de concrete postale activiteiten in betrokken gemeenten.

Het beeld voor Halle is momenteel volledig: een postkantoor in het centrum van de stad en een PostPunt in de Basiliekstraat. Dit laatste ligt op 1,4 kilometer van het onlangs gesloten kantoor in de Sint-Rochuswijk. In de deelgemeente Buizingen is er ook nog een postpunt.

Op basis van de permanente evaluatie van de klantentrafiek in de bestaande servicepunten kan overwogen worden nog een bijkomend PostPunt te openen. De Post zal binnenkort overleg plegen met het stadsbestuur van Halle.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de actie 'AUB Postbode'" (nr. 11739)

19.01 Michel Doomst (CD&V): In 2008 lanceerde De Post de actie AUB Postbode om minder mobiele mensen de kans te geven een aantal postale basisverrichtingen te laten verlopen via de postbode. Is dit project al geëvalueerd en zal het nog verder ontwikkeld worden?

18.01 Michel Doomst (CD&V): La Poste a récemment fermé le bureau de poste du quartier Saint-Roch à Hal. Dans le quartier avoisinant d'Essenbeek, le bureau de poste était déjà fermé depuis quelque temps. Il en résulte qu'environ 5.000 habitants devront désormais se rendre au bureau de poste du centre de Hal ou au Point Poste de la rue de la Basilique à Hal pour y effectuer leurs opérations postales. L'administration communale de Hal entend convaincre La Poste de maintenir le bureau de poste du quartier Saint-Roch.

La Poste y est-elle disposée ? Envisage-t-elle de mettre en place un Point Poste dans ce quartier ?

18.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : La Poste a fixé le nombre de bureaux de poste à conserver par commune sur la base de paramètres, tels que le maintien obligatoire d'au moins un bureau par commune fusionnée, une couverture de terrain par le biais de Points Poste, le nombre de contacts postaux par commune et le nombre d'habitants. Le choix de points de service supplémentaires n'est certainement pas opéré de manière aléatoire. Il est bel et bien tenu compte des activités postales concrètes dans les communes concernées.

La situation à Hal est actuellement définitive : un bureau de poste au centre de la ville et un Point Poste dans la rue de la Basilique. Celui-ci est situé à 1,4 kilomètre du bureau de poste du quartier Saint-Roch qui a été fermé récemment. Un Point Poste est également disponible dans la commune fusionnée de Buizingen.

Il peut être envisagé d'ouvrir un Point Poste supplémentaire sur la base de l'évaluation permanente de la fréquentation dans les points de service existants. La Poste se concertera incessamment avec l'administration communale de Hal.

L'incident est clos.

19 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'action « SVP Facteur »"(n° 11739)

19.01 Michel Doomst (CD&V) : En 2008, La Poste a lancé l'action « SVP Facteur » pour permettre aux personnes moins valides d'effectuer certains opérations postales de base par l'intermédiaire du facteur. Ce projet a-t-il déjà été évalué et sera-t-il encore développé ?

19.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): In januari 2008 heeft De Post deze al langer bestaande dienst nieuw leven ingeblazen via een affiche- en stickeractie. De bedoeling was onder meer ook inwoners van appartementsblokken bekend te maken met deze dienstverlening. Tegelijkertijd werd alle gemeente- en OCMW-besturen van ons land via een mailing op de mogelijkheden van AUB Postbode gewezen. Heel wat gemeentebesturen hebben vervolgens massaal stickers en affiches besteld en hiermee de nodige publiciteit gemaakt voor betrokken dienstverlening.

Het is dus duidelijk dat AUB Postbode aan een duidelijke nood van de bevolking beantwoordt en dat de actie alleen maar positief kan geëvalueerd worden.

Ondertussen is er overleg aan de gang met bepaalde gemeente- en OCMW-besturen om de sociale dienstverlening door de postbode nog verder uit te breiden. Hiertoe werd het project Sociale Rol van de Postbode opgestart, maar dit moet nog verder besproken worden met de regering.

19.03 **Michel Doomst** (CD&V): Over hoeveel gemeente- en OCMW-besturen gaat het?

19.04 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Aan de actie AUB Postbode werd door haast alle gemeentebesturen deelgenomen. Het proefproject Sociale Rol van de Postbode staat net in de startblokken.

Het incident is gesloten.

20 **Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de GEN-werken in Itterbeek (Dilbeek)" (nr. 12024)**

20.01 **Michel Doomst** (CD&V): Eind januari 2009 tekenden de dorpsraad en een buurtbewoner van Itterbeek beroep aan tegen de afgeleverde milieuvergunning voor de GEN-werken. Het beroep van de dorpsraad werd niet ontvankelijk verklaard, dat van de buurtbewoner wel.

Enkele dagen geleden zijn echter de werken gestart in de Herdebeekstraat, alhoewel de milieuvergunning dus nog niet definitief is en de

19.02 **Steven Vanackere**, minister (*en néerlandais*): En janvier 2008, La Poste a lancé une action combinant affiches et autocollants pour donner une nouvelle impulsion à ce projet qui existait déjà depuis un certain temps. L'objectif consistait notamment à informer également les habitants d'immeubles à appartements de l'existence de ce service. Dans le même temps, toutes les administrations communales et les CPAS ont été informés par mailing des possibilités de l'action « SVP Facteur ». De nombreuses administrations communales ont ensuite commandé de grandes quantités d'autocollants et d'affiches avec lesquels ils ont ensuite assuré la publicité nécessaire au service mentionné. Il est donc clair que l'action « SVP Facteur » répondait à un besoin réel de la population et qu'elle ne peut que faire l'objet d'une évaluation positive.

Entre-temps, une concertation est en cours avec certaines administrations communales et certains CPAS afin d'élargir encore le service social offert par le facteur. À cet effet, un projet relatif au rôle social du facteur a été lancé, mais il doit encore être examiné plus avant avec le gouvernement.

19.03 **Michel Doomst** (CD&V): De combien d'administrations communales et de CPAS s'agit-il ?

19.04 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*): La plupart des administrations communales ont participé à l'action « SVP Facteur ». Le projet pilote relatif au rôle social du facteur est sur le point d'être lancé.

L'incident est clos.

20 **Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les travaux du RER à Itterbeek (Dilbeek)" (n° 12024)**

20.01 **Michel Doomst** (CD&V): Fin janvier 2009, le comité de quartier et un riverain d'Itterbeek se sont pourvus en appel contre le permis d'environnement délivré pour les travaux du RER. L'appel du comité de quartier a été déclaré irrecevable, contrairement toutefois à celui du riverain.

Les travaux ont cependant débuté il y a quelques jours dans la *Herdebeekstraat*, alors que le permis d'environnement n'est donc pas encore définitif et

bouwvergunning daaraan is gekoppeld.

que le permis de bâtir y est lié.

Wat is de exacte stand van zaken?

Quel est l'état précis de la situation ?

20.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van het tractieonderstation werd verleend op 23 september 2008, de milieuvergunning voor de uitbating ervan op 11 december 2008. De werken werden aangevat op 19 februari 2009. Pad op 5 maart 2009 kreeg Infrabel, via een schrijven van 26 februari 2009 van de Vlaamse overheid, kennis van het beroep. Infrabel heeft de werken meteen stopgezet, op de vereiste werken ter vrijwaring van de openbare veiligheid na. De feitelijke stopzetting van de werken kon vastgesteld worden op 20 maart 2009.

20.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*): Le permis d'urbanisme pour la construction d'une sous-station de traction a été délivré le 23 septembre 2008 et le permis d'environnement pour son exploitation le 11 décembre 2008. Les travaux ont débuté le 19 février 2009. Ce n'est que le 5 mars 2009 qu'Infrabel a été informée du recours par lettre des autorités flamandes du 26 février 2009. Infrabel a immédiatement cessé les travaux, à l'exception des travaux nécessaires pour préserver la sécurité publique. L'interruption effective des travaux a pu être constatée le 20 mars 2009.

20.03 **Michel Doomst** (CD&V): De werken liggen nu dus stil?

20.03 **Michel Doomst** (CD&V): Les travaux sont donc à l'arrêt ?

20.04 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Er kunnen alleen nog werken zijn ter vrijwaring van de openbare veiligheid.

20.04 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*): Seuls des travaux de maintien de la sécurité publique peuvent encore être effectués.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Vraag van de heer **Georges Gilkinet** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van het solidariteitsfonds van De Post" (nr. 12082)

21 Question de M. **Georges Gilkinet** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir du fonds de solidarité de La Poste" (n° 12082)

21.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De Post verzekert traditioneel de gepensioneerde werknemers. Nu zou de financieringswijze van het solidariteitsfonds gewijzigd worden. Wat is er van aan?

21.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): La Poste assure traditionnellement les travailleurs retraités. Or, le mode de financement du fond de solidarité va être modifié. Qu'en est-il ?

21.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Eind 2008 kwamen de directie en de vakbondsorganisaties van De Post overeen de voortzetting van het werk van de vzw Sociale Dienst te verzekeren niettegenstaande de stijgende kosten voor de gezondheidszorg. Er zal dus een nieuwe vzw worden opgericht bestaande uit statutaire en contractuele personeelsleden die bij De Post werken. De vzw zal gefinancierd worden zoals de voormalige vzw. De Post zal bijdragen in de medische kosten, verbonden aan de vzw die uitsluitend door de vakbonden zal worden beheerd. Overigens zullen de gepensioneerde leden gebruik kunnen blijven maken van de huidige vzw voor de tussenkomst in hun medische uitgaven.

21.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*): Fin 2008, la direction et les organisations syndicales de La Poste se sont mises d'accord pour assurer la continuité du travail de l'ASBL Service social malgré l'augmentation du coût des soins de santé. Une nouvelle ASBL constituée du personnel statutaire et contractuel barémique actif de la Poste sera donc créée et financée comme l'ancienne. La Poste interviendra dans les frais médicaux associés à cette ASBL qui sera gérée exclusivement par les syndicats. Par ailleurs, l'ASBL actuelle continuera à faire bénéficier aux membres pensionnés des interventions dans les frais médicaux.

21.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Het personeel van De Post vergrijst, het sociaal akkoord moet rekening houden met die evolutie, en ik hoop

21.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Le personnel de la Poste est vieillissant, l'accord social doit prendre en compte cette évolution et j'espère

dus dat de middelen die worden vrijgemaakt voor de gezondheidszorg, toereikend zullen zijn.

donc que les moyens dégagés pour les soins de santé seront suffisants.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de belangstelling van De Post voor een participatie in de Griekse post" (nr. 12083)

22 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'intérêt de La Poste belge pour une participation dans la poste grecque" (n° 12083)

22.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Er werd bevestigd dat De Post interesse heeft voor de Griekse post. De overheid zou dus voorstander zijn van investeringen in de Griekse post? Zijn die investeringen gewaarborgd?

22.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): L'intérêt de La Poste belge pour la poste grecque a été confirmé. L'État est-il donc favorable à un investissement dans la poste grecque? Est-il garanti?

Hoe ver zijn de besprekingen gevorderd? Binnen welke termijn en op welke voorwaarden zou dat partnerschap tot stand komen? Zou het gaan om een kapitaalinvestering, of om de inbreng van technologie? Welke waarborgen heeft men dat een dergelijke investering niet ten koste zal gaan van de middelen die nodig zijn voor de toekomstige ontwikkeling en het sociaal beleid van De Post?

Où en sont les discussions? Dans quel délai et selon quelles conditions ce partenariat se concrétiserait-il? S'agirait-il d'un apport en capital ou d'un apport technologique? Quelles sont les garanties pour éviter qu'un tel investissement se fasse au détriment des moyens nécessaires pour assurer l'avenir du développement de La Poste et de sa politique sociale?

22.02 Minister **Steven Vanackere** (Frans): De Staat heeft een bod gedaan op 50+1 procent van de pakjesdienst en de expreszendingen van de Griekse post. Op die manier kunnen de Griekse posteries gebruik maken van de ervaring van de Belgische post om te moderniseren. Aangezien de investering beperkt blijft tot een specifieke sector, zal dit geen terugslag hebben in België.

22.02 **Steven Vanackere**, ministre (en français): L'État a fait une offre afin d'acquérir 50+1 % des colis et des courriers express de la poste grecque. Cette démarche permet d'apporter l'expérience de La Poste belge afin de moderniser les structures grecques. Étant donné sa limitation à un secteur particulier, l'investissement n'aura pas d'impact négatif en Belgique.

22.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik kan me voorstellen dat het precieze bedrag van de investering niet mag worden bekendgemaakt. Ik begrijp dat het nuttig is om knowhow in praktijk te brengen, maar men moet constructief te werk blijven gaan.

22.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): J'imagine que le montant de l'investissement ne peut être divulgué. Je comprends l'opportunité d'exercer un certain savoir-faire, mais il faut veiller à rester constructif.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.15 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 15.