



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

18-05-2009

namiddag

lundi

18-05-2009

après-midi

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stakingsaanzegging van het personeel van B-Cargo" (nr. 12322)	1
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de situatie bij B-Cargo" (nr. 12560)	1
- de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Cargo" (nr. 12631)	1
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de staking bij B-Cargo" (nr. 12706)	1
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de staking bij B-Cargo" (nr. 12740)	1
- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verkoop van wagons door B-Cargo" (nr. 12846)	1
- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de situatie van het personeel van B-Cargo" (nr. 12848)	2
- de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de catastrofale situatie bij B-Cargo" (nr. 13033)	2
- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de rampzalige situatie bij B-Cargo" (nr. 13058)	2
- mevrouw Juliette Boulet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele	2

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le préavis de grève pour le transport de fret de la SNCB" (n° 12322)	1
- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation à B-Cargo" (n° 12560)	1
- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Cargo" (n° 12631)	1
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève à B-Cargo" (n° 12706)	1
- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève à B-Cargo" (n° 12740)	1
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la vente de wagons par B-Cargo" (n° 12846)	1
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation des agents de B-Cargo" (n° 12848)	1
- M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation catastrophique à B-Cargo" (n° 13033)	2
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation catastrophique de B-Cargo" (n° 13058)	2
- Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la	2

Hervormingen over "de mogelijke sluiting van de B-Cargo-werkplaatsen in Cuesmes" (nr. 13149)

Sprekers: **David Geerts, Ine Somers, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, David Lavaux, Juliette Boulet, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

fermeture potentielle des ateliers B-Cargo à Cuesmes" (n° 13149)

Orateurs: **David Geerts, Ine Somers, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, David Lavaux, Juliette Boulet, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Samengevoegde vragen van	9	Questions jointes de	9
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een CAO voor de postsector" (nr. 12398)	9	- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "une CCT pour le secteur postal" (n° 12398)	9
- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de collectieve arbeidsovereenkomst die De Post aan haar werknemers voorstelt" (nr. 13018)	9	- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la convention collective de travail proposée par La Poste à ses travailleurs" (n° 13018)	9
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stand van zaken met betrekking tot de sociale onderhandelingen bij De Post" (nr. 13032)	9	- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état des négociations sociales à La Poste" (n° 13032)	9
<i>Sprekers:</i> David Geerts, David Lavaux, Georges Gilkinet, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, David Lavaux, Georges Gilkinet, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van het spoorvervoer in België" (nr. 12599)	13	Question 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'avenir du transport ferroviaire en Belgique" (n° 12599)	13
<i>Sprekers:</i> Thérèse Snoy et d'Oppuers, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs:</i> Thérèse Snoy et d'Oppuers, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het nachtverblijf van de Thalys" (nr. 12911)	14	Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le Thalys circulant à vide en vue d'un entretien" (n° 12911)	14
<i>Sprekers:</i> Stefaan Van Hecke, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs:</i> Stefaan Van Hecke, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Samengevoegde vragen van	15	Questions jointes de	15
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele	15	- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur	15

Hervormingen over "de aankoop van het stationsgebouw van Mechelen-Nekkerspoel" (nr. 12559)

"l'acquisition du bâtiment de la gare de Malines-Nekkerspoel" (n° 12559)

- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station Mechelen-Nekkerspoel" (nr. 12765)

15 - M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Malines-Nekkerspoel" (n° 12765) 15

Sprekers: **David Geerts, Jef Van den Bergh, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Orateurs: **David Geerts, Jef Van den Bergh, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de bedeling van tijdschriften door De Post" (nr. 12574)

17 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la distribution des écrits périodiques par La Poste" (n° 12574) 17

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

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

Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de discriminatie door de NMBS van de Vlaamse luchthavens Deurne en Oostende" (nr. 313)

18 Interpellation de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la discrimination pratiquée par la SNCB à l'égard des aéroports flamands de Deurne et d'Oostende" (n° 313) 18

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Moties

19 *Motions* 19

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "concrete feiten van bedreiging en fysisch geweld ten opzichte van spoorwegpersoneel" (nr. 12605)

19 Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les faits concrets de menaces et de violence physique à l'égard du personnel des chemins de fer" (n° 12605) 19

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers (bis)" (nr. 12632)

21 Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB (bis)" (n° 12632) 21

Sprekers: **Stefaan Van Hecke, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

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

Samengevoegde vragen van

23 Questions jointes de 23

- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de overwogen cash-out bij De Post" (nr. 12657)	23	- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'opération de cash-out envisagée par La Poste" (n° 12657)	23
- de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de beursgang van De Post" (nr. 12774)	23	- M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la cotation en bourse de La Poste" (n° 12774)	23
<i>Sprekers:</i> Georges Gilkinet, Stefaan Van Hecke, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs:</i> Georges Gilkinet, Stefaan Van Hecke, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sluiting van de postkantoren in Aye, Marloie, Villers-devant-Orval en Muno zonder vervangende PostPunten" (nr. 12658)	25	Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fermeture des bureaux de poste d'Aye, Marloie, Villers-devant-Orval et Muno et leur non-remplacement par des Points Poste" (n° 12658)	25
<i>Sprekers:</i> Georges Gilkinet, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs:</i> Georges Gilkinet, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugbetaling van vervoerkosten aan werknemers van De Post die zich met de wagen naar het werk begeven" (nr. 12671)	26	Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le remboursement des frais de déplacement des employés de La Poste qui se rendent au travail en voiture" (n° 12671)	26
<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het kiezen voor alternatieve energie" (nr. 12791)	27	Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le choix pour des sources d'énergie alternatives" (n° 12791)	27
<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Samengevoegde vragen van	29	Questions jointes de	29
- de heer Raf Terwingen aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de overlast in het station van Tongeren" (nr. 12809)	29	- M. Raf Terwingen au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les incivilités dans la gare de Tongres" (n° 12809)	29
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station van Tongeren"	29	- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Tongres" (n° 12839)	29

(nr. 12839)

- de heer Bert Schoofs aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de overlast en de onveiligheid aan het station van Tongeren" (nr. 13222)

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

29 - M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les incivilités et l'insécurité dans la gare de Tongres" (n° 13222)

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

Samengevoegde vragen van

30

Questions jointes de

30

- de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de plannen van De Lijn en de inzet van de lighttrain" (nr. 12838)

31

31 - M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les projets de De Lijn et l'utilisation du 'light train'" (n° 12838)

- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "lightrail in Vlaanderen" (nr. 12849)

31

31 - M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le light rail en Flandre" (n° 12849)

Sprekers: **Michel Doomst, David Lavaux, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Orateurs: **Michel Doomst, David Lavaux, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een ongeval op een overweg zonder slagbomen" (nr. 12830)

33

33 Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "un accident survenu à un passage à niveau sans barrières" (n° 12830)

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

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

Samengevoegde vragen van

34

Questions jointes de

34

- de heer Bert Schoofs aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het heropenen en herpositioneren van nieuwe stations in de provincie Limburg" (nr. 12881)

35

35 - M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la réouverture et le repositionnement de nouvelles gares dans la province du Limbourg" (n° 12881)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "treinproblemen in de Kempen" (nr. 12953)

35

35 - M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes de train en Campine" (n° 12953)

Sprekers: **Stefaan Van Hecke, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

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

Vraag van de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het nieuw internationaal sorteercentrum van De Post op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 12890)	36	Question de M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nouveau centre de tri international de La Poste sur le site de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 12890)	36
<i>Sprekers:</i> David Lavaux, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs:</i> David Lavaux, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "treinoverwegen en 'trage wegen'" (nr. 12952)	37	Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les passages à niveau et les 'voies lentes'" (n° 12952)	37
<i>Sprekers:</i> Stefaan Van Hecke, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs:</i> Stefaan Van Hecke, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "'short selling' bij De Post" (nr. 12956)	38	Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le 'short selling' à La Poste" (n° 12956)	38
<i>Sprekers:</i> Stefaan Van Hecke, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs:</i> Stefaan Van Hecke, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Samengevoegde vragen van	39	Questions jointes de	39
- de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de fietsvergoeding bij de NMBS" (nr. 13002)	39	- M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'indemnité vélo à la SNCB" (n° 13002)	39
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de fietsvergoeding voor werknemers van de NMBS en De Post" (nr. 13072)	39	- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'indemnité vélo pour les travailleurs de la SNCB et de La Poste" (n° 13072)	39
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de fietsvergoeding bij de verschillende overheidsbedrijven" (nr. 13204)	39	- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'indemnité vélo dans les différentes entreprises publiques" (n° 13204)	39
<i>Sprekers:</i> Stefaan Van Hecke, Jef Van den Bergh, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs:</i> Stefaan Van Hecke, Jef Van den Bergh, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onveiligheid in het station van Leuze" (nr. 12965)	41	Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'insécurité dans la gare de Leuze" (n° 12965)	41
<i>Sprekers:</i> Jean-Luc Crucke, Steven Vanackere , vice-eersteminister en minister		<i>Orateurs:</i> Jean-Luc Crucke, Steven Vanackere , vice-premier ministre et ministre	

van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Samengevoegde vragen van	42	Questions jointes de	42
- de heer Peter Logghe aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de postbedeling in verkiezingstijd" (nr. 13106)	42	- M. Peter Logghe au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la distribution du courrier en période électorale" (n° 13106)	42
- de heer Peter Logghe aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de postbedeling tijdens verkiezingstijd" (nr. 13158)	42	- M. Peter Logghe au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la distribution du courrier en période électorale" (n° 13158)	42
<i>Sprekers: Peter Logghe, Steven Vanackere, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen</i>		<i>Orateurs: Peter Logghe, Steven Vanackere, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles</i>	
Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sensibiliseringscampagne inzake het oversteken van de sporen" (nr. 13129)	43	Question de M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la campagne de sensibilisation concernant la traversée des voies ferrées" (n° 13129)	43
<i>Sprekers: Jan Mortelmans, Steven Vanackere, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen</i>		<i>Orateurs: Jan Mortelmans, Steven Vanackere, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles</i>	
Samengevoegde vragen van	44	Questions jointes de	44
- de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de steun van overheidsbedrijven aan politiek geïnspireerde manifestaties in de aanloop naar de verkiezingen" (nr. 13218)	44	- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le soutien accordé par des entreprises publiques à des manifestations d'inspiration politique à l'approche des élections" (n° 13218)	44
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sponsoring door overheidsbedrijven van het Belgavox concert" (nr. 13220)	45	- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le parrainage du concert Belgavox par des entreprises publiques" (n° 13220)	45
<i>Sprekers: Jan Mortelmans, Steven Vanackere, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen</i>		<i>Orateurs: Jan Mortelmans, Steven Vanackere, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles</i>	
Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de afnemende stiptheid van de treinen in het eerste trimester van 2009" (nr. 13199)	46	Question 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 "la baisse de ponctualité des trains au cours du 1er trimestre de 2009" (n° 13199)	46
<i>Sprekers: Thérèse Snoy et d'Oppuers, Steven Vanackere, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken,</i>		<i>Orateurs: Thérèse Snoy et d'Oppuers, Steven Vanackere, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des</i>	

Overheidsbedrijven en Institutionele
Hervormingen

Entreprises publiques et des Réformes
institutionnelles

Vraag van de heer Jacques Otlet aan de vice-
eersteminister en minister van Ambtenarenzaken,
Overheidsbedrijven en Institutionele
Hervormingen over "de diensten van De Post te
Ottignies-LLN" (nr. 13287)

48

Sprekers: Jacques Otlet, Steven Vanackere,
vice-eersteminister en minister van
Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en
Institutionele Hervormingen

Question de M. Jacques Otlet au vice-premier
ministre et ministre de la Fonction publique, des
Entreprises publiques et des Réformes
institutionnelles sur "les services de La Poste à
Ottignies-LLN" (n° 13287)

48

Orateurs: Jacques Otlet, 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 18 MEI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 18 MAI 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

De voorzitter: Vraag nr. 12087 van mevrouw Dieu en vragen nrs 12141, 12412, 12195, 12196, 12197, 12198 en 12199 van mevrouw Werbrouck worden omgezet in schriftelijke vragen.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stakingsaanzegging van het personeel van B-Cargo" (nr. 12322)
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de situatie bij B-Cargo" (nr. 12560)
- de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Cargo" (nr. 12631)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de staking bij B-Cargo" (nr. 12706)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de staking bij B-Cargo" (nr. 12740)
- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verkoop van wagons door B-Cargo" (nr. 12846)

La réunion publique est ouverte à 14 h 25 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

Le président : La question n° 12087 de Mme Dieu et les questions n°s 12141, 12412, 12195, 12196, 12197, 12198 et 12199 de Mme Werbrouck sont transformées en questions écrites.

01 Questions jointes de

- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le préavis de grève pour le transport de fret de la SNCB" (n° 12322)
- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation à B-Cargo" (n° 12560)
- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Cargo" (n° 12631)
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève à B-Cargo" (n° 12706)
- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève à B-Cargo" (n° 12740)
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la vente de wagons par B-Cargo" (n° 12846)
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur

- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de situatie van het personeel van B-Cargo" (nr. 12848)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de catastrofale situatie bij B-Cargo" (nr. 13033)
- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de rampzalige situatie bij B-Cargo" (nr. 13058)
- mevrouw Juliette Boulet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke sluiting van de B-Cargo-werkplaatsen in Cuesmes" (nr. 13149)

01.01 David Geerts (sp.a): De minister gaf eerder te kennen dat er tegen einde 2011 een structureel evenwicht moest zijn bij B-Cargo.

Door de economische crisis is de omzet echter sterk teruggelopen. Er zou ook een verlies van 50 miljoen euro zijn ten gevolge van structurele factoren.

Wat was het verlies van B-Cargo in 2008? Wat is het gecumuleerde verlies van de commerciële sectoren en wat is daarin het aandeel van B-Cargo? Welke maatregelen komen er op korte termijn? Hoe komt het dat er te veel rijpaden werden gehuurd? Wat is het aandeel van de crisis in de terugval van de goederenstroom? Welke afspraken werden met het personeel gemaakt?

De **voorzitter**: Vraag nr. 12631 van de heer De Groote wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

01.02 Ine Somers (Open Vld): De staking van 10 april bij B-Cargo zorgde ook voor problemen bij de concurrentie. Crossrail overweegt om Infrabel in gebreke te stellen, vooral omdat de concurrenten niet betrokken werden bij het overleg tussen Infrabel en de NMBS-exploitant.

Wat is de reactie van de minister op de staking? Is Infrabel in gebreke gesteld door Crossrail? Wat denkt de minister over de gebruikte actiemethodes? Was er een akkoord tussen Infrabel en de NMBS om het passagiersvervoer te sparen? Kon zo'n

"la situation des agents de B-Cargo" (n° 12848)

- M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation catastrophique à B-Cargo" (n° 13033)

- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation catastrophique de B-Cargo" (n° 13058)

- Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fermeture potentielle des ateliers B-Cargo à Cuesmes" (n° 13149)

01.01 David Geerts (sp.a): Le ministre a fait savoir précédemment qu'il devrait y avoir un équilibre structurel à B-Cargo d'ici à fin 2011.

Toutefois, B-Cargo a vu son chiffre d'affaires se réduire très sensiblement en raison de la crise économique. B-Cargo serait par surcroît aux prises avec une perte de 50 millions d'euros, due à des facteurs structurels.

À combien s'est chiffrée la perte de B-Cargo en 2008 ? À combien s'élèvent les pertes cumulées des secteurs commerciaux et quelle part de ces pertes doit être attribuée à B-Cargo ? Quelles mesures seront prises à court terme ? Comment se fait-il qu'un nombre trop élevé de sillons ont été loués ? Dans quelle mesure la crise est-elle responsable de la contraction sur le plan du trafic marchandises ? Quels accords ont été pris avec le personnel ?

Le **président**: La question n° 12631 de M. De Groote a été transformée en question écrite.

01.02 Ine Somers (Open Vld) : La grève du 10 avril dernier à B-Cargo a également entraîné des problèmes pour la concurrence. Crossrail envisage de mettre Infrabel en demeure, plus particulièrement parce que les concurrents n'ont pas été associés à la concertation entre Infrabel et l'exploitant de la SNCB.

Comment le ministre réagit-il à cette grève ? Crossrail a-t-il mis Infrabel en demeure ? Que pense le ministre des méthodes utilisées ? Un accord visant à épargner le transport de voyageurs avait-il été conclu entre Infrabel et la SNCB ? Ce

akkoord ook niet gemaakt worden met de andere bedrijven? Is er een herstelplan voor B-Cargo? Wordt het financieel meerjarenplan aangepast? Kan men personeelsleden die te veel zijn bij B-Cargo, inzetten in andere divisies van de NMBS-groep?

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): In 2008 maakte B-Cargo een verlies van ongeveer 85 miljoen euro, waarvan 40 miljoen te wijten is aan de crisis, maar de rest aan structurele factoren. De NMBS vraagt meer flexibiliteit van de werknemers en er zouden 500 à 700 werknemers worden overgeplaatst naar het reizigersvervoer. Onrust hierover leidde op 10 april tot een staking.

Volgens de NMBS is het strategisch plan nodig om de toekomst van B-Cargo te vrijwaren, maar volgens de vakbonden grijpt de NMBS de crisis aan om meer maatregelen te nemen dan nodig.

De staking had geen gevolgen voor het reizigersvervoer, maar wel voor de goederenterminals in Zeebrugge en Oostende. De private concurrenten, zoals Crossrail, zouden benadeeld zijn en overwogen om Infrabel in gebreke te stellen. Als een staking bij één operator de andere blokkeert, kan men zich afvragen of de liberalisering wel werkt.

Kan de minister duiding geven bij het strategisch plan van de NMBS en de standpunten van de verschillende partijen? Wat kostte de staking? Heeft de minister zicht op de verliezen voor de havens, de terminaluitbaters en de concurrerende operatoren? Werken de liberalisering en de opsplitsing? Werden er partijen in gebreke gesteld? Wat zijn de toekomstperspectieven van B-Cargo? Dreigen we niet in het straatje van ABX te verzeilen? Wat waren de verwachtingen voor het overleg op 27 april? Dreigen er nog stakingsacties?

01.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Op 27 maart werd een stakingsactie in de divisie B-Cargo van de NMBS aangekondigd. De werknemers zijn ongerust, want het vrachtvervoer is door de crisis afgenomen. Hoe staat het met de dialoog tussen de sociale partners? Treinvervoer is belangrijk, het moet behouden blijven en er moet geïnvesteerd worden om het marktaandeel te vergroten.

type d'accord n'aurait-il également pu être conclu avec les autres entreprises ? Un plan de relance est-il prévu pour B-Cargo ? Le plan financier pluriannuel sera-t-il adapté ? Les membres du personnel excédentaires chez B-Cargo ne pourraient-ils être affectés dans d'autres divisions du groupe SNCB ?

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : En 2008, B-Cargo a enregistré une perte d'environ 85 millions d'euros. La crise est à l'origine de cette perte pour 40 millions mais le solde s'explique par des facteurs structurels. La SNCB demande aux travailleurs de faire preuve d'une plus grande flexibilité et 500 à 700 travailleurs seraient transférés vers le transport de voyageurs. Leur inquiétude à ce sujet a débouché sur une grève, le 10 avril.

D'après la SNCB, le plan stratégique est nécessaire pour préserver l'avenir de B-Cargo mais, d'après les syndicats, elle se sert de la crise comme prétexte pour prendre plus de mesures que nécessaire.

La grève n'a pas eu de conséquences sur le trafic des voyageurs mais elle en a eues pour les terminaux de marchandises à Zeebrugge et à Ostende. Les concurrents privés, comme Crossrail, seraient lésés et envisageraient de mettre Infrabel en demeure. Dans la mesure où une grève concernant un opérateur bloque un autre opérateur, on peut se demander si la libéralisation fonctionne réellement.

Le ministre pourrait-il nous expliquer en quoi consistera exactement le plan stratégique de la SNCB et nous dire quelle position adoptent à son égard les différentes parties concernées ? Quel a été le coût de la grève ? Le ministre a-t-il une idée des pertes subies, en raison de cette grève, par les ports, les exploitants des terminaux et les opérateurs concurrents ? La libéralisation et la scission des activités portent-elles leurs fruits ? Certaines parties ont-elles été l'objet d'une mise en demeure ? Quelles sont les perspectives d'avenir de B-Cargo ? Ne risque-t-on pas de revivre la même situation qu'avec ABX ? À quels résultats devait aboutir la concertation du 27 avril ? Faut-il craindre d'autres actions de grève ?

01.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Un mouvement de grève a été déclenché le 27 mars dans le fret à la SNCB. Les travailleurs sont inquiets puisque le fret a diminué en raison de la crise. J'aimerais connaître l'état du dialogue social. Le rail est important, il faut maintenir cet outil et investir en vue de récupérer des parts de marché.

01.05 David Lavaux (cdH): Mijn eerste vraag gaat over de ontmanteling van B-Cargo. Er werden diverse privaatrechtelijke vennootschappen opgericht: Xpedys, Cobra, Interferry, TRW. Die vennootschappen hebben de meest winstgevende contracten overgenomen, terwijl B-Cargo aan alle aanvragen moet voldoen. B-Cargo heeft 6.684 wagons aan Xpedys overgedragen. De rest van haar wagonpark zal aan het einde van het jaar waarschijnlijk in handen van TRW overgaan. B-Cargo zal dan geen materieel meer hebben. Tegen welke prijs werden die wagons aan Xpedys verkocht? Hoeveel wagons bezit B-Cargo nog?

Ten tweede, is de situatie van de honderden spoorwegaanwerkers zeer zorgwekkend. Veel NMBS-personeelsleden die voor de dochteronderneming B-Cargo werken, hebben geen garanties voor hun professionele toekomst. Ze weten niet voor welke divisie of op welke plaats ze in de toekomst zullen werken. Van de 1.800 werknemers zijn er al 500 vertrokken. De statutaire personeelsleden wachten af en leiden degenen op die hun werk zullen overnemen. In de werkplaatsen dreigt de toestand ook uit de hand te lopen, want er wordt nu een beroep gedaan op werkplaatsen in de privésector waar het personeel geen vast contract heeft, zeer flexibele uren moet draaien en onderbetaald wordt. Die werkplaatsen zijn goedkoper, maar zullen de kwaliteit en de veiligheid er niet bij inschieten?

Het statuut van het NMBS-personeel kent de werknemers voordelen toe en behoedt hen voor uitbuiting. Door private vennootschappen op te richten, vertrekt de directie van nul en kan ze meer flexibiliteit eisen, het aantal vakantiedagen beperken, de anciënniteit vergeten en de lonen verlagen. B-Cargo bezat ontegenzeggelijk troeven, zoals hoogopgeleid personeel en een perfecte marktbeheersing. Nadat het zich van de weinig renderende vervoertakken had ontdaan, had het de uitdaging van de concurrentie kunnen aangaan. Alle economische en milieufactoren tonen immers aan dat men niet om het spoor heen kan als men de verzadiging van het wegennet wil opvangen.

Kent u de situatie van die werknemers? Welke maatregelen zal u nemen om die onaanvaardbare toestand te verhelpen? Kunnen er duidelijke richtlijnen worden opgesteld voor de bestemming van het personeel?

Het filiaal goederenvervoer van de NMBS doet het niet zo goed als de directie vorige week liet uitschijnen. Het verlies bedraagt 120 miljoen euro, het volume is gedaald en er zouden 700 banen op de tocht staan. Waarom hebben de bestuurders van B-Cargo niet de waarheid gezegd over de

01.05 David Lavaux (cdH): Ma première question porte sur le démantèlement de B-Cargo. Différentes sociétés de droit privé ont été créées : Xpedys, Cobra, Interferry, TRW. Celles-ci ont pris les contrats les plus rentables, contrairement à B-Cargo qui doit satisfaire toutes les demandes. B-Cargo a cédé à Xpedys 6.684 wagons. Le reste de son parc sera sans doute laissé à TRW à la fin de cette année. B-Cargo n'aura alors plus de matériel. À quel prix ont été vendus ces wagons à Xpedys ? Combien de wagons B-Cargo détient-il encore ?

Deuxièmement, la situation des centaines de travailleurs du rail est très préoccupante. De nombreux agents de la SNCB affectés à sa filiale B-Cargo n'ont plus d'avenir professionnel assuré. Ils ne savent pas à quelle activité ou à quel endroit ils seront affectés dans le futur. Sur les 1.800 travailleurs, 500 sont déjà partis. Le personnel statutaire est en sursis et assure la formation de ceux qui vont reprendre leur boulot. Dans les ateliers, la situation risque aussi de se dégrader car nous assistons à l'homologation d'ateliers privés qui travailleront avec du personnel à statut précaire, soumis à une grande flexibilité et sous-payés. Ces ateliers seront plus concurrentiels, mais qu'en sera-t-il de la qualité et de la sécurité ?

Le statut des agents de la SNCB accorde des avantages aux travailleurs et limite leur exploitation. En créant des sociétés privées, la direction part sur de nouvelles bases et peut exiger davantage de flexibilité, limiter les jours de congé, ne plus prendre en compte l'ancienneté ou diminuer les salaires. B-Cargo avait des atouts indéniables, comme des agents hautement qualifiés et une maîtrise parfaite du marché. Après s'être débarrassée des trafics peu rentables, elle aurait pu relever le défi de la concurrence. Tous les facteurs économiques et écologiques prouvent que le rail est incontournable pour faire face à la saturation du transport par route.

Êtes-vous au courant de la situation des travailleurs ? Quelles mesures allez-vous prendre pour mettre fin à cette situation inacceptable ? Peut-on établir des directives claires pour l'affectation du personnel ?

La filiale transport de marchandises de la SNCB ne va pas aussi bien que ne l'indiquait sa direction la semaine passée. La perte s'élève à cent vingt millions d'euros, le volume a baissé et sept cents emplois seraient superflus. Pourquoi les dirigeants de B-Cargo n'ont-ils pas dit la vérité sur les

cijfers? Moet de overheid die onderneming niet ter hulp schieten?

01.06 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Het gerucht gaat dat de werkplaatsen te Cuesmes, waar rijtuigen worden gemoderniseerd, in 2012 zullen worden gesloten en dat de vierhonderd arbeiders op straat zullen worden gezet. De directie en de vakbonden zijn al tweemaal samengekomen maar er werd nog geen mededeling verspreid. Is dat gerucht gegrond? Waarheen zou die activiteit verhuizen? Zou men er niet beter aan doen die werkplaatsen uit te breiden, gelet op de ontwikkeling van het GEN? Hoe zijn de activiteiten momenteel verdeeld over de onderscheiden werkplaatsen van B-Cargo?

01.07 Minister Steven Vanackere (*Frans*): U hebt tal van vragen gesteld en ik zal trachten ze in volgorde te beantwoorden. Aangezien de NMBS een autonoom overheidsbedrijf is, kan ik u sommige inlichtingen niet verstrekken omdat een en ander blijf zou kunnen geven van onbedachtzaamheid.

Eerst en vooral heeft de NMBS deelgenomen aan drie vergaderingen met de vakbonden (op 24 november 2008, 17 december 2008 en 17 februari 2009). Tijdens de eerste vergadering werd een gedetailleerde analyse van de sector van het vrachtvervoer voorgesteld.

Het plan berust op managementacties die tot doel hebben de productiviteit van de middelen te verhogen en de omzet op te trekken. Er wordt gepleit voor een dialoog met de erkende organisaties teneinde het boventallige personeel vrij te maken en er binnen de NMBS een nieuwe bestemming voor te vinden, in overeenstemming met de statutaire regels. In dat kader heeft de NMBS-Holding dat punt op de agenda van het sturingscomité van 6 april 2009 geplaatst. Op 27 april jongstleden werd er opnieuw met de vakbonden overlegd.

(*Nederlands*) De discussies tussen de sociale partners gaan door en er werd een aantal werkgroepen opgericht. De partners doen er alles aan om een oplossing te vinden voor 21 juli. De druk om tot een akkoord te komen is groot, omdat de impact op het personeel zo groot is.

(*Frans*) Een hoofdstuk van het herstructureringsplan handelt over de verbetering van de kwaliteit en de veiligheid. De cijfers voor 2008 inzake frequentie en ernst van de ongevallen zijn beter dan die van de vorige jaren.

chiffres ? L'État ne devrait-il pas venir au secours de cette entreprise ?

01.06 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!) : Des rumeurs font état d'une fermeture en 2012 des ateliers de rénovation de voitures de Cuesmes et donc du licenciement des quatre cents travailleurs. Deux réunions ont eu lieu entre la direction et les syndicats, mais aucune information n'en est sortie. Ces rumeurs sont-elles fondées ? Où serait délocalisée cette activité ? Dans l'optique du développement du RER, ne faudrait-il pas plutôt renforcer cet atelier ? Comment l'activité se répartit-elle à l'heure actuelle entre les différents ateliers de B-Cargo ?

01.07 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Vous avez posé de nombreuses questions et je vais essayer de répondre dans l'ordre. Je rappelle que la SNCB étant une entreprise autonome, certaines informations ne peuvent être données au risque de faire preuve de légèreté.

D'abord, les entretiens auxquels a participé la SNCB : trois réunions ont eu lieu avec les organisations syndicales (le 24 novembre 2008, le 17 décembre 2008 et le 17 février 2009). Lors de la première réunion, une analyse détaillée du secteur fret a été présentée.

Le plan repose sur les actions managériales visant à améliorer la productivité des ressources et à développer le chiffre d'affaires. Il prône un dialogue avec les organisations reconnues pour dégager l'effectif surnuméraire et lui trouver une réaffectation au sein de la SNCB dans le respect des règles statutaires. Dans ce cadre, la SNCB Holding a mis ce point à l'ordre du jour du comité de pilotage du 6 avril 2009. Une nouvelle concertation avec les organisations syndicales a eu lieu le 27 avril dernier.

(*En néerlandais*) Les discussions entre les partenaires sociaux se poursuivent et un certain nombre de groupes de travail ont été créés. Les partenaires font tout pour trouver une solution d'ici au 21 juillet. La pression est grande pour qu'on aboutisse à un accord parce que les conséquences pour le personnel sont immenses.

(*En français*) Le plan de restructuration comporte un volet sur l'amélioration de la qualité et de la sécurité. Dans ce domaine, les chiffres de 2008 relatifs à la fréquence et à la gravité des accidents sont meilleurs que ceux des années précédentes.

(Nederlands) Het personeel heeft het moeilijk met de onduidelijkheid. Ik blijf denken dat sociaal overleg de beste weg is naar een oplossing is. Het is geen gemakkelijk overleg en het zal tijd kosten, wat moeilijk is voor het personeel en voor de syndicale organisaties. Een staking lost mijns inziens niets op en moet een ultiem middel blijven. Ik stel het wel op prijs dat de reizigers heel weinig hinder hebben ondervonden. Een blokkering van de sporen, zoals in La Louvière, keur ik af.

(Frans) Het management van B-Cargo is voorstander van overleg met de erkende organisatie van het personeel en heeft steeds de statutaire bepalingen nageleefd. De NMBS wenst de dialoog met de erkende organisaties in stand te houden om de maatregelen uiteen te zetten die noodzakelijk zijn om het goederenvervoer in een geliberaliseerde context te redden. Ook in de paritaire comités zal zij de aspecten ten aanzien van het personeel toelichten.

(Nederlands) Het is nog te vroeg om te spreken over de inzet van overtollig personeel van B-Cargo in andere divisies van de NMBS-Groep.

(Frans) Het reizigersverkeer werd niet verstoord. Te La Louvière hadden enkele treinen een kleine vertraging. De cliënten van het goederenvervoer werden verwittigd om de gevolgen van de staking te beperken en sommige transporten werden aangepast.

Uit de briefwisseling van de erkende organisaties blijkt dat maatregelen werden genomen om de gevolgen van de beweging te beperken.

(Nederlands) Er is geen akkoord tussen Infrabel en de NMBS om het reizigersvervoer te sparen. Infrabel wil het spoorverkeer in het algemeen zo vlot mogelijk laten verlopen, rekening houdend met de veiligheid.

Ik kan geen kostprijs op de staking plakken. Op de geraamde verliezen voor de Vlaamse havens, de terminaluitbaters en de concurrerende operatoren heb ik geen zicht.

De Europese liberalisering van het goederenvervoer is nu drie jaar bezig. B-Cargo is nog steeds de grootste goederenoperator met 90 procent marktaandeel. Concurrentie speelt alleen voor de meest rendabele activiteit. De NMBS heeft te kampen met structurele problemen en organiseert ook het gespreid goederenvervoer. De liberalisering van de markt gaat door en heeft toe doel het

(En néerlandais) Le personnel supporte mal l'incertitude. Je continue de croire que la concertation sociale reste la meilleure voie pour aboutir à une solution. La concertation n'est pas facile et prendra du temps, ce qui est une source de difficulté pour le personnel et les syndicats. Je pense qu'une grève ne résoudra rien et qu'elle doit rester un recours de dernière extrémité. J'apprécie que les voyageurs n'aient pas beaucoup à souffrir de la situation. Je condamne le blocage des voies comme ce fut le cas à La Louvière.

(En français) Le management de B-Cargo préconise la concertation avec les organisations reconnues du personnel et a toujours respecté le cadre des dispositions statutaires. La SNCB compte maintenir un dialogue avec les organisations reconnues, pour exposer les mesures nécessaires au sauvetage de l'activité de fret dans un environnement libéralisé, et au sein des organes paritaires compétents pour les aspects relatifs au personnel.

(En néerlandais) Il est encore trop tôt pour parler de l'affectation du personnel excédentaire de B-Cargo dans les autres divisions du groupe SNCB.

(En français) Il n'y a pas eu de perturbation du trafic voyageurs. À La Louvière, quelques trains ont subi un retard léger. Les clients marchandises ont été informés pour limiter les effets de la grève et certains transports ont été aménagés.

Le courrier des organisations reconnues était clair quant aux mesures prises pour éviter les impacts du mouvement.

(En néerlandais) Aucun accord n'a été conclu entre Infrabel et la SNCB pour épargner le transport de voyageurs. Infrabel souhaite que le transport ferroviaire en général fonctionne le mieux possible, compte tenu des critères de sécurité.

Je ne peux pas évaluer le coût de la grève. Je n'ai aucune perspective des pertes estimées pour les ports flamands, les exploitants de terminaux et les opérateurs concurrents.

La libéralisation européenne du transport de marchandises remonte à trois ans. Avec 90 % des parts de marché, B-Cargo reste le plus grand opérateur pour le transport de marchandises. La concurrence ne joue que pour l'activité la plus rentable. La SNCB est aux prises avec des problèmes structurels et organise également le transport de marchandises ramifié. La libéralisation

goederenvervoer per spoor aantrekkelijker te maken. De NMBS zal in die context een strategie moeten ontwikkelen.

Bij mijn weten is niemand in gebreke gesteld naar aanleiding van de staking.

Het verlies van B-Cargo in 2008 bedroeg volgens de gegevens die werden voorgelegd aan de raad van bestuur van 24 april 2009, 85,5 miljoen euro.

Voorzitter: de heer François Bellot.

(Frans) Het structurele verlies van B-Cargo bedraagt eveneens 85 miljoen. Voor de berekening van het structurele verlies heeft men zich gebaseerd op de winst vóór rente en belasting (*Earnings Before Interest and Taxes* - EBIT), die 105 miljoen bedraagt. De eenmalige overname van provisies ten belope van 15 miljoen wordt daaraan toegevoegd, wat de EBIT op 120 miljoen brengt (indien november en december 2008 meegerekend worden; zo niet, bedraagt de EBIT 85 miljoen). 35 miljoen euro komt op rekening van de crisis.

(Nederlands) De sectoriële resultaten van de NMBS werden voorgelegd aan de raad van bestuur. Momenteel voert het college van commissarissen een audit van de jaarrekeningen uit. De resultaten zullen gepubliceerd worden nadat aan alle wettelijke verplichtingen is voldaan en nadat de algemene vergadering van de aandeelhouders van de NMBS ze heeft goedgekeurd.

De NMBS heeft aan mij een toelichting gegeven bij het strategisch plan. De inhoud ervan kan ik niet meedelen aangezien B-Cargo een commerciële activiteit uitoefent en ik de concurrentiepositie van de NMBS niet wil verzwakken. Het plan moet leiden tot een structureel financieel evenwicht in 2011.

(Frans) Mijnheer Lavaux, wegens dezelfde redenen als degene die ik voor het beleidsplan heb aangestipt, kan ik u geen inlichtingen verstrekken over een eventuele verkoop van rijtuigen.

Het onderhoud van de goederenwagons is momenteel verdeeld over zes sites: vier lijnwerkplaatsen en twee centrale werkplaatsen. Sinds 2007 werden de activiteiten van de werkplaats te Cuesmes geheroriënteerd naar de sector van het reizigersvervoer; momenteel bestaan de werkzaamheden voor twee derde in de modernisering van M5-dubbeldekrijtuigen.

In het kader van de herstructurering van B-Cargo, de sector goederenvervoer, wil de NMBS de kosten

du marché se poursuit et a pour but de rendre le transport de marchandises par chemin de fer plus attractif. La SNCB devra développer une stratégie dans ce contexte.

A ma connaissance, personne n'a été mis en demeure à la suite de la grève.

Selon les données portées à la connaissance du conseil d'administration le 24 avril 2009, les pertes de B-Cargo pour 2008 se sont chiffrées à 85,5 millions d'euros.

Président : M. François Bellot.

(En français) La perte structurelle de B-Cargo s'élève également à 85 millions. Pour déterminer la perte structurelle, on s'est basé sur l'*Earnings Before Interest and Taxes* (EBIT), qui se chiffre à 105 millions d'euros. La reprise non récurrente de provisions y est rajoutée pour 15 millions, ce qui porte l'EBIT à 120 millions (si l'on compte novembre et décembre 2008; sinon, elle retombe à 85 millions). La crise est responsable à concurrence de 35 millions d'euros.

(En néerlandais) Les résultats sectoriels de la SNCB ont été présentés au conseil d'administration. Actuellement, le collège des commissaires procède à un audit des comptes annuels. Les résultats seront publiés après qu'il aura été satisfait à toutes les obligations légales et après que l'assemblée générale des actionnaires de la SNCB les aura approuvés.

La SNCB m'a fourni une présentation de son plan stratégique. Je ne puis toutefois vous en communiquer la teneur car B-Cargo exerce des activités commerciales et je ne souhaite pas affaiblir la compétitivité de la SNCB. Le plan stratégique doit aboutir à un équilibre financier structurel en 2011.

(En français) Monsieur Lavaux, pour les mêmes raisons que ce qui concerne le plan stratégique, je ne peux pas vous informer sur une éventuelle vente de wagons.

Les activités d'entretien des wagons de marchandises sont actuellement réparties sur six sites: quatre ateliers de ligne et deux ateliers centraux. Depuis 2007, les activités de l'atelier de Cuesmes ont été réorientées vers le secteur voyageurs et, à ce jour, deux tiers des activités y concernent la rénovation des voitures à double étage M5.

Dans le cadre de la restructuration du secteur marchandises B-Cargo, la SNCB veut réduire les

van die activiteit beperken; het onderhoud van de goederenwagons gebeurt voortaan op slechts drie sites.

Tot 2012 gebeurt de modernisering van de M5-dubbeldekrijtuigen verder in Cuesmes. Er werd nog geen enkele beslissing genomen over een mogelijke koerswijziging na die datum!

01.08 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Het verlies waarover u het heeft, is onrustwekkend. Het probleem is niet beperkt tot de NMBS maar raakt aan alle beleidsniveaus. Mijn collega mevrouw Snoy et d'Oppuers heeft gevraagd dat ter zake in deze commissie hoorzittingen worden georganiseerd. In afwachting pleiten wij ervoor dat de huidige structuren en het personeel gehandhaafd worden.

01.09 David Geerts (sp.a): Het is positief dat er naar een structureel evenwicht in 2011 wordt gestreefd, maar de huidige gecumuleerde verliezen hebben ook een impact op de resultatenrekening. De minister heeft het over commerciële activiteiten, maar zaken zoals opleiding of de aankoop van materialen hebben ook een invloed op het reizigersvervoer. Het sociaal overleg van de komende maanden zal essentieel zijn voor het welslagen van de geplande hervormingen.

01.10 Ine Somers (Open Vld): Ik ben blij dat er belang gehecht wordt aan het sociaal overleg, want het personeel zit met vragen, waarop snel een antwoord moet worden geboden. Een staking is alleen maar een oplossing als er geen akkoord kan worden bereikt. Het is normaal dat de minister een blokkering van de sporen afkeurt en een staking met zo weinig mogelijk hinder voor de reizigers verkiest.

Het goederenvervoer per spoor is erg belangrijk als alternatief voor het wegtransport en daarom is een goede permanente dienstverlening nodig.

01.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik maak mij toch zorgen over de financiële situatie, want jaar na jaar worden de verliezen opgestapeld. Een structureel evenwicht in 2011 zal niet voldoende zijn om de schulden af te betalen. Op Europees niveau moet er worden nagedacht over manieren om het verspreid goederenvervoer te stimuleren, want als we treinen met vrachtwagens willen laten concurreren, moeten er toch extra inspanningen worden gedaan.

01.12 David Lavaux (cdH): Het is positief dat men in de eerste plaats aan het sociaal overleg denkt. Ik

coûts de cette activité ; l'entretien des wagons marchandises sera dorénavant concentré sur trois sites seulement.

La rénovation des voitures à double étage M5 se poursuit à Cuesmes jusqu'en 2012 et aucune décision n'a été prise quant aux orientations au-delà de cette échéance !

01.08 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Les pertes dont vous parlez sont inquiétantes. Le problème dont il s'agit n'est pas limité à la SNCB mais concerne tous les niveaux de pouvoir. Ma collègue Mme Snoy et d'Oppuers a demandé que des auditions soient organisées à ce sujet au sein de cette commission. En attendant, nous plaidons pour que les structures actuelles et le personnel puissent se maintenir.

01.09 David Geerts (sp.a) : Il faut se féliciter de la volonté de la SNCB d'atteindre l'équilibre structurel en 2011 mais les pertes cumulées actuelles auront aussi une incidence sur les comptes de résultats. Le ministre a évoqué les activités commerciales de B-Cargo mais le transport de voyageurs est aussi tributaire de facteurs comme la formation, l'acquisition de matériels, etc. La concertation sociale des prochains mois sera déterminante pour la réussite des réformes planifiées.

01.10 Ine Somers (Open Vld) : Je me réjouis que la concertation sociale soit jugée importante car il faut apporter une réponse rapide aux questions du personnel. La grève ne peut être une solution que s'il est impossible de conclure un accord. Il est normal que le ministre condamne le blocage des voies et préfère les grèves qui causent le moins de désagréments possible aux voyageurs.

Le transport de marchandises par rail constitue un substitut essentiel du transport routier, d'où l'importance d'assurer un service permanent de qualité.

01.11 Jef Van den Bergh (CD&V) : La situation financière me préoccupe malgré tout, car les pertes s'accumulent d'année en année. Un équilibre structurel en 2011 ne suffira pas pour rembourser les dettes. Au niveau européen, il faudra examiner les pistes permettant de stimuler le transport de marchandises ramifié, car si l'on veut mettre en concurrence les trains et les poids lourds, des efforts supplémentaires seront nécessaires.

01.12 David Lavaux (cdH) : Il est positif de privilégier la concertation sociale. J'espère qu'elle

hoop dat het overleg in een voor alle werknemers aanvaardbare oplossing zal uitmonden.

01.13 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Arsenal is een belangrijke werkgever in de streek van Bergen-Borinage. Er moet dan ook naar gestreefd worden te Cuesmes bepaalde specifieke taken, zoals de M5 voor 100% te behouden.

De verandering in de besteding van de werkplaatsen om de twee of de vier jaar is geen goede zaak.

01.14 Minister Steven Vanackere (Frans): Een structureel evenwicht impliceert niet noodzakelijk het bestaan van een normaal evenwicht.

(Nederlands) De doelstelling om in 2011 een structureel evenwicht te hebben, is haalbaar als de markt normaal evolueert.

(Frans) Een werk kan trouwens veranderen. De zekerheid dat men een job heeft betekent niet dat men zijn hele loopbaan het zelfde werk zal doen.

01.15 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Als het probleem twee derde van het onderhoud en de modernisering betreft en als er geen zekerheid bestaat over wat er na 2012 zal gebeuren, is de toestand meer dan onzeker.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. van 12393 van mevrouw Ulla Werbrouck werd omgezet in een schriftelijke vraag.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een CAO voor de postsector" (nr. 12398)
- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de collectieve arbeidsovereenkomst die De Post aan haar werknemers voorstelt" (nr. 13018)
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stand van zaken met betrekking tot de sociale onderhandelingen bij De Post" (nr. 13032)

02.01 David Geerts (sp.a): Ik stelde aan minister Van Quickenborne dezelfde vraag over één cao

aboutira à une solution acceptable pour tous les travailleurs.

01.13 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!) : L'Arsenal est un employeur important dans la région de Mons-Borinage. Ainsi, il conviendrait d'envisager le maintien de charges spécifiques à Cuesmes, soit des voitures M5 à 100 %.

Le changement d'affectation des ateliers tous les deux ou quatre ans n'est pas favorable.

01.14 Steven Vanackere, ministre (en français) : Un équilibre structurel n'implique pas nécessairement l'existence d'un équilibre nominal.

(En néerlandais) L'objectif de l'équilibre structurel en 2011 est réalisable si le marché évolue normalement.

(En français) Par ailleurs, un travail peut changer. La certitude d'avoir un emploi n'implique pas celle d'exercer toute sa carrière la même activité.

01.15 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!) : Lorsque la problématique concerne deux tiers de l'entretien et de la rénovation, et sans certitude à l'horizon 2012, la situation est plus qu'incertaine.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 12393 de Mme Ulla Werbrouck est transformée en question écrite.

02 Questions jointes de

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "une CCT pour le secteur postal" (n° 12398)
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la convention collective de travail proposée par La Poste à ses travailleurs" (n° 13018)
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état des négociations sociales à La Poste" (n° 13032)

02.01 David Geerts (sp.a) : J'ai posé le 1^{er} avril 2009 la même question au ministre Van

voor de globale postsector op 1 april 2009. Tot mijn verbazing zei de minister dat - ondanks de regeringsverklaring en een nota van de Ministerraad - één paritair comité voor de sector niet meer wordt overwogen. De Post heeft statutaire ambtenaren in dienst en dat maakt de zaak naar verluidt te complex.

Het minimumloon voor de brievenbestellers zou, exclusief de RSZ-bijdrage van de werkgever, neerkomen op 1387,49 euro of bruto 8,45 euro per uur. Klopt dit?

Wat is het standpunt van de regering over één paritair comité voor de hele postsector? Was er al overleg en wat is het resultaat van de werkgroepen?

02.02 David Lavaux (cdH): Is de collectieve arbeidsovereenkomst 2009-2010, die onlangs door de Post aan de vakbonden werd bezorgd, van toepassing op al het personeel, zowel statutair als contractueel? Kan u de krachtlijnen ervan schetsen? Wordt er een ontwerp van sectorale arbeidsovereenkomst voorbereid?

02.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): De sociale onderhandelingen bij De Post, die al drie maanden duren, lopen ten einde, maar strekken niet tot tevredenheid van de vakbondsvertegenwoordigers. De directie van De Post zou beslist hebben zelf aan de werknemers uit te leggen wat het akkoord inhoudt, om op die manier de vakbondsvertegenwoordigers, die het akkoord niet bij hun achterban willen verdedigen, buitenspel te zetten.

Wat is uw reactie als toezichthoudende minister daarop? Hoe ver staan de onderhandelingen? Welke voorstellen bracht de directie ter tafel? Zou het niet beter zijn nieuwe voorstellen aan te dragen? Hoe kunnen nieuwe stakingen voorkomen worden?

02.04 Minister Steven Vanackere (Frans): De directie van De Post heeft de vakbonden een voorstel voor een cao voorgelegd. De sociale partners zouden hierover eind mei in de vergadering van het paritair comité advies uitbrengen. De directie wil vervolgens zo snel mogelijk tot een akkoord komen.

We kunnen nu nog geen uitspraak doen over het standpunt dat de vakbonden na raadpleging van hun afdelingen zullen innemen. Ik mag mij niet mengen in de sociale dialoog. Die sociale dialoog

Quickenborne à propos d'une CCT unique pour l'ensemble du secteur postal. À ma grande surprise, le ministre a répondu que – malgré la déclaration de gouvernement et une note du Conseil des ministres – l'option d'une commission paritaire pour le secteur n'était plus envisagée. La Poste occupe des fonctionnaires statutaires ce qui, semble-t-il, rendrait l'opération trop complexe.

Le traitement minimum des facteurs, déduction faite de la cotisation à l'ONSS de l'employeur, s'élèverait à 1387,49 euros c'est-à-dire 8,45 euros bruts à l'heure. Est-ce exact ?

Que pense le gouvernement d'une commission paritaire pour l'ensemble du secteur postal ? Une concertation a-t-elle déjà été organisée et quels résultats ont produit les groupes de travail ?

02.02 David Lavaux (cdH): La convention collective de travail 2009-2010, récemment remise par La Poste aux syndicats, s'appliquera-t-elle à tous les travailleurs, statutaires et contractuels ? Quelles en sont les grandes lignes ? Un projet de convention collective de travail sectorielle est-il en préparation ?

02.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Les négociations sociales en cours au sein de La Poste depuis trois mois arrivent à leur terme, sans recueillir l'assentiment des représentants syndicaux. La direction de La Poste aurait décidé d'expliquer elle-même aux travailleurs le contenu de cet accord, pour contourner les représentants syndicaux, qui ne souhaitent pas défendre l'accord vis-à-vis de leur base.

En tant que ministre de tutelle, quelle est votre réaction ? Où en sont ces négociations ? Quelles propositions ont-elles été mises sur la table par la direction ? Ne conviendrait-il pas d'envisager de nouvelles propositions ? Comment éviter de nouvelles grèves ?

02.04 Steven Vanackere, ministre (en français): La direction de La Poste a remis aux organisations syndicales une proposition de convention collective. Il est prévu que les partenaires sociaux rendent leur avis fin mai, lors de la commission paritaire. La direction souhaite aboutir ensuite à un accord dans les meilleurs délais.

Il est prématuré de se prononcer sur la position syndicale après consultation de leurs instances. Je ne peux pas interférer dans le dialogue social. Ce dialogue se poursuit à La Poste et rien n'indique que des mouvements sociaux sont en préparation.

wordt voortgezet bij De Post en niets wijst erop dat er acties op til zijn. Het staat aan de sociale partners te zoeken naar een akkoord dat beide partijen tevreden stelt.

Wat het verhogen van de koopkracht betreft, heeft de directie voorstellen gedaan waarmee aan de verwachtingen van de werknemers wordt tegemoetgekomen, maar waarin ook rekening wordt gehouden met de moeilijke economische context en het feit dat De Post zich moet voorbereiden op de liberalisering. De directie wil de regeling voor halftijdse loopbaanonderbreking voor personeelsleden vanaf vijftig jaar verlengen. Ze heeft nogmaals beloofd tot eind 2010 naakte ontslagen te zullen vermijden. De besprekingen over het inzetten van postbezorgers worden in een ander kader gevoerd.

De collectieve arbeidsovereenkomst zal van toepassing zijn op het statutaire en het baremiek contractuele personeel, maar niet op de gevolmachtigde medewerkers – behoudens andersluidende bepalingen – noch op het niet-baremiek contractuele personeel. Ze zal gelden voor 33.300 van de 34.750 medewerkers.

Momenteel zijn er nog geen plannen voor een sectorale collectieve arbeidsovereenkomst: de overeenkomst waarover nu wordt onderhandeld, betreft enkel de werknemers van De Post.

(Nederlands) Er is nog geen werkgroep opgericht om te komen tot één paritair comité voor alle postoperatoren. Het sociaal overleg gebeurt volgens de wet van 21 maart 1991. Een specifiek paritair comité oprichten zonder een duidelijk zicht op de toekomstige organisatie van de concurrentie in de sector, is weinig doeltreffend. Wanneer we daarop een duidelijke kijk hebben, kunnen we de discussie voeren en de beslissing van de regering daarover uitvoeren. Er is permanent sociaal overleg, ook over de voorwaarden van de introductie van postbezorgers en over hun maandinkomen.

02.05 David Geerts (sp.a): Na het bezoek van deze commissie aan Zweden ben ik meer dan ooit overtuigd van het belang van een sociaal *level playing field*. De afwezigheid hiervan zou kunnen leiden tot ernstige concurrentievervalsing op de geliberaliseerde markt.

02.06 David Lavaux (cdH): Er is vanaf het begin een overeenkomst nodig die betrekking heeft op alle werknemers van de sector, opdat er

Il appartient aux partenaires sociaux de rechercher un accord qui satisfasse les deux parties.

Concernant la revalorisation du pouvoir d'achat, la direction a émis des propositions qui répondent aux attentes des travailleurs et tiennent compte du contexte économique difficile et de la préparation de La Poste à la libéralisation. La direction renouvelle le plan d'interruption de carrière mi-temps à partir de cinquante ans. Elle a répété son engagement à ne pas procéder à des licenciements secs avant fin 2010. L'introduction des livreurs de courrier fait l'objet de discussions parallèles.

La convention collective s'appliquera aux travailleurs statutaires et contractuels barémiques, à l'exception des collaborateurs mandataires – sauf dispositions contraires – et des contractuels non barémiques. Elle concernera 33.300 collaborateurs sur 34.750.

Il n'existe pas, à ce jour, de projet de convention collective sectorielle: la convention actuellement négociée ne concerne que les travailleurs de La Poste.

(En néerlandais) Aucun groupe de travail n'a encore été créé pour examiner la possibilité de créer une seule commission paritaire pour l'ensemble des opérateurs postaux. La concertation sociale se déroule conformément à la loi du 21 mars 1991. Créer une commission paritaire spécifique sans avoir une idée précise de la manière dont sera organisée la concurrence dans ce secteur serait peu efficace. Nous pourrions engager le débat et mettre en oeuvre la décision du gouvernement à ce sujet quand nous en saurons plus à ce propos. La concertation sociale est permanente, notamment en ce qui concerne les conditions dans lesquelles sera instaurée la nouvelle fonction de livreur de courrier et le salaire mensuel de ce livreur.

02.05 David Geerts (sp.a): Après la visite effectuée par notre commission en Suède, je suis plus que jamais convaincu de l'importance d'un « *level playing field* » social en l'absence duquel le marché libéralisé pourrait être affecté par de graves distorsions de concurrence.

02.06 David Lavaux (cdH): Il faut, dès le départ, une convention qui concerne tous les travailleurs du secteur, afin d'assurer une réelle concurrence.

daadwerkelijk concurrentie mogelijk is.

02.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): U zegt dat u zich niet dient te bemoeien met wat er bij De Post gebeurt. Als men evenwel bedenkt welke winsten er onder de aandeelhouders worden herverdeeld, dan is het maar billijk dat de werknemers er een deel van opeisen, meer bepaald voor de eindeloopbaanregeling.

De plannen Georoute 1, 2 en 3 brengen een werkdruk mee die oudere werknemers moeilijk aankunnen.

Mevrouw Vervotte verklaarde in *La Libre Belgique* dat ze niet afkerig was van het idee om een paritair comité voor de postsector op te richten. Samen met enkele andere commissieleden heb ik in Zweden kunnen vaststellen dat de loon- en arbeidsvoorwaarden bij het openbaar postbedrijf en zijn private tegenhanger dezelfde zijn. Identieke barema's lijken me onontbeerlijk, al pleiten we zeker niet voor een private concurrent voor De Post.

02.08 Minister Steven Vanackere : (*Frans*) Een sociale concurrentie, een sociale dumping en minder gunstige voorwaarden, die de ontwikkelingskansen van De Post zouden doen afnemen, moeten koste wat het kost worden voorkomen. De oprichting van een enkel paritair comité is een van de mogelijkheden om dat doel te bereiken.

Een paritair comité en de spelregels veranderen, dat kan niet. Indien bepaalde regels van een paritair comité niet stroken met de situatie van een openbare onderneming die verschillend is van die van de bedrijven die De Post beconcurreren, dan moet daar goed worden over nagedacht!

02.09 David Geerts (sp.a): De teneur van deze laatste repliek verschilt grondig van de analyse die minister Van Quickenborne maakt. Wat is nu eigenlijk de visie van de regering?

02.10 Minister Steven Vanackere (*Nederlands*): Insinueert de heer Geerts nu dat minister Van Quickenborne sociale dumping voorstaat?

02.11 David Geerts (sp.a): Zijn visie over de rol van het sociaal overleg is heel anders.

02.12 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Sociale dumping moet vermeden worden om de arbeidsvoorwaarden van de werknemers te vrijwaren, in welke onderneming ze ook werken! De in het regeerakkoord vastgelegde voorwaarden

02.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Vous dites que votre rôle n'est pas de vous mêler de ce qui se passe à La Poste, mais quand on pense aux bonis redistribués aux actionnaires, il est légitime que les travailleurs en réclament une partie, notamment par l'aménagement des fins de carrière.

Les plans Géoroute 1, 2 et 3 engendrent une pression professionnelle difficile à assumer pour les travailleurs plus âgés.

Mme Vervotte avait déclaré dans *La Libre Belgique* qu'elle était ouverte à l'idée de la mise en place d'une commission paritaire du secteur postal. Avec quelques membres de la commission, nous avons pu observer, en Suède, des conditions salariales et de travail identiques à la poste publique et au sein du privé. Des barèmes identiques me semblent indispensables, même si nous ne souhaitons pas une concurrence privée à La Poste.

02.08 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Il s'agit d'éviter à tout prix une concurrence sociale, un dumping social et des conditions moins favorables, qui diminueraient les chances de développement de La Poste. L'instauration d'une commission paritaire unique est une voie, parmi d'autres possibles, pour atteindre cet objectif.

Il ne peut y avoir commission paritaire et modification des règles du jeu. Si un certain nombre de règles d'une commission paritaire étaient de nature à ne pas convenir à la situation de l'entreprise publique, qui est différente des entreprises qui concurrenceront La Poste, il faudrait y réfléchir à deux fois !

02.09 David Geerts (sp.a) : La teneur de cette dernière réplique diffère fondamentalement de l'analyse faite par M. Van Quickenborne. Quelle est en fin de compte la position du gouvernement ?

02.10 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : M. Geerts insinue-t-il là que M. Van Quickenborne préconise le dumping social ?

02.11 David Geerts (sp.a) : Son point de vue concernant le rôle de la concertation sociale est totalement différent.

02.12 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Il faut éviter le dumping social pour préserver les conditions d'emploi des travailleurs, quelle que soit leur entreprise ! Les conditions fixées par l'accord de gouvernement en matière d'ouverture du marché

inzake de openstelling van de markt en de werkgelegenheid reiken niet ver, want er wordt niet gepreciseerd om welk type barema het voor de bediendecontracten gaat en ook niet of ze overeenstemmen met de barema's die gelden voor de werknemers van De Post.

Particuliere ondernemingen die zich opwerpen als potentiële concurrenten van De Post, zullen hun werknemers een behoorlijk loon moeten betalen, in navolging van wat De Post tot nu toe heeft gedaan.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr. 12510 van mevrouw Lalieuw wordt omgevormd tot schriftelijke vraag.

03 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van het spoorvervoer in België" (nr. 12599)

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Het verheugt mij dat er een debat zal worden gevoerd over het goederenvervoer per trein. Ik zou u niettemin willen ondervragen over een veeleer structureel aspect van dat goederenvervoer en over het aandeel van de goederentrein in de totale vrachtvervoersstroom.

Het goederenvervoer per trein boerde al achteruit voor de economische crisis toesloeg. Tijdens de staking van Brucargo laakten de vakbondsvertegenwoordigers managementfouten, maar ook de tendens tot filialiseren, waar vooral Vlaanderen voordeel bij heeft. Welke investeringen zullen er gedaan worden in de infrastructuur om het goederenvervoer per trein weer competitiever te maken ten opzichte van het vrachtvervoer over de weg? Volstaan die investeringen? Overweegt u bij Europa aan te kloppen om een herstelplan voor het Europese treinvervoer op de rails te zetten?

03.02 Minister Steven Vanackere (Frans): De economische crisis heeft de structurele ontsparing van de sector van het vrachtvervoer nog geïntensiveerd. Mijn voorganger heeft de NMBS gevraagd een structureel plan op te stellen, met de bedoeling tegen 2011 tot een structureel evenwicht te komen.

In het raam van de lopende analyse moet er gekeken worden naar sporen voor een structureel herstel. Het is aan het management en aan de sociale partners om het voortbestaan van de activiteit veilig te stellen. Het investeringsplan van

et d'emploi sont particulièrement légères, puisqu'elles ne précisent pas de quel type de barème il s'agit pour les contrats d'employés, ni quelle est la concordance avec les barèmes des travailleurs de La Poste.

Les entreprises privées potentiellement concurrentes de La Poste devront payer décemment leurs travailleurs, à l'image de ce qu'a fait La Poste jusqu'à présent.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 12510 de Mme Lalieux est transformée en question écrite.

03 Question 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'avenir du transport ferroviaire en Belgique" (n° 12599)

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Je suis heureuse d'apprendre que nous aurons un débat sur le fret ferroviaire. Néanmoins, je souhaite vous interroger sur un aspect plus structurel de ce fret et sur son rôle dans la part modale des transports de marchandises.

Le trafic ferroviaire de marchandises diminuait déjà avant la crise économique. À l'occasion de la grève de Brucargo, les syndicalistes ont dénoncé des erreurs de gestion, mais aussi une tendance à la filialisation qui avantage la Flandre. Quels sont les investissements en infrastructure prévus afin de redonner au fret ferroviaire une chance de concurrencer le fret routier? Sont-ils suffisants? Envisagez-vous une démarche auprès des autorités européennes pour concrétiser un plan de relance du rail européen?

03.02 Steven Vanackere, ministre (en français): La crise économique a alourdi le dérapage structurel du secteur fret. Mon prédécesseur a demandé à la SNCB de mettre en place un plan structurel afin d'arriver à un équilibre financier en 2011.

L'analyse en cours doit examiner les pistes de relance structurelle. Il appartient au management et aux partenaires sociaux d'assurer la survie de l'activité. Le plan d'investissement d'Infrabel pour améliorer les infrastructures liées à l'activité fret est

Infrabel, dat voorziet in investeringen in een betere infrastructuur voor het goederenvervoer, getuigt van de bereidheid om het vrachtvervoer per spoor een impuls te geven.

De Europese Commissie heeft, ten slotte, recentelijk een bedrag van 500 miljoen euro uitgetrokken voor de financiering van een herstelplan voor de vervoersector, ongeacht de vervoersmodus, voor de periode 2009-2010.

03.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Het investeringsplan en het tempo van de realisaties zijn ontoereikend! Om de stijging van het wegvervoer tegen te gaan, moeten we inzake infrastructuur meer ambitie hebben. Die infrastructuur dient ook andere sectoren, zoals die van de voeding, ten goede te komen. De investeringen die in een beheersplan na 2012 zullen voorkomen, moeten vandaag gepland worden. Dit debat moet worden voortgezet. Ik dring erop aan dat ambitie de regel zou zijn!

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het nachtverblijf van de Thalys" (nr. 12911)

04.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Volgens mijn informatie rijdt sinds begin december 2008 de Thalys iedere dag 's avonds leeg van Oostende naar Brussel. De volgende morgen rijdt de trein dan leeg terug naar Oostende. Dat was tien jaar lang niet zo. Het lijkt mij dat elektriciteit en manuren niet nuttig besteed worden.

Klopt dit verhaal? Waarom doet men dit? Waarom gebeurt het klein onderhoud niet langer in Oostende? Hoeveel personeelsleden zet men in om de trein dagelijks nutteloos heen en weer te laten rijden? Hoeveel kost dit op jaarbasis? Is men van plan om hiermee door te gaan?

04.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Om het groot onderhoud en de herstellingen van het Thalyspark te optimaliseren, wordt een aantal onderhoudswerken naar de nacht verschoven. Op die manier kan men een grotere beschikbaarheid bekomen. Die onderhoudswerken kunnen enkel in de werkplaats voor hogesnelheidstreinen van Vorst gebeuren.

Het overbrengen van een treinstel vraagt geen inzet

le signe qu'il y a bien une volonté de favoriser le transport ferroviaire de marchandises.

Enfin, la Commission européenne vient de libérer 500 millions d'euros pour financer un plan de relance des transports, tous modes confondus, pour les années 2009-2010.

03.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ce plan d'investissement et le rythme de sa réalisation sont insuffisants! Pour contrer l'augmentation du transport par route, nous devons avoir davantage d'ambition en matière d'infrastructures. En outre, des secteurs plus diversifiés, par exemple celui de l'alimentation, doivent bénéficier de ces infrastructures. Les investissements qui figureront dans un plan de gestion après 2012 doivent être prévus dès aujourd'hui. Ce débat doit être poursuivi. Je demande que l'ambition soit la règle!

L'incident est clos.

04 Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le Thalys circulant à vide en vue d'un entretien" (n° 12911)

04.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Selon mes informations, le Thalys circule à vide chaque soir entre Ostende et Bruxelles depuis début décembre 2008. Le lendemain matin, le train circule de nouveau à vide vers Ostende, ce qui n'a pas été le cas pendant dix ans. Il me semble que l'électricité et les heures/homme ne sont pas utilisées efficacement.

Ces faits sont-ils exacts? Quelle est la raison de cette situation? Pourquoi le petit entretien n'est-il plus effectué à Ostende? Combien de membres du personnel sont mobilisés pour l'inutile aller-retour quotidien? Quel est le coût annuel de cette situation? Va-t-on la laisser perdurer?

04.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais): Dans un souci d'optimisation du grand entretien et des réparations du parc Thalys, certains travaux de maintenance sont effectués de préférence de nuit, ce qui permet d'accroître la disponibilité. Les travaux d'entretien ne peuvent être exécutés qu'à Forest, dans l'atelier réservé aux trains à grande vitesse.

Le transfert des rames n'exige pas de personnel

van extra personeel. De overbrenging van het leeg treinstel 's morgens van de werkplaats van Vorst naar Oostende of het omgekeerde 's avonds gebeurt door dezelfde treinbestuurder die 's morgens de trein bestuurt van Oostende naar Brussel-Zuid of 's avonds van Brussel-Zuid naar Oostende.

De kostprijs van de operatie moet men afwegen tegen het beter rendement en de betere kwaliteit van het onderhoud in de werkplaats van Vorst. Als het onderhoud in Oostende zou gebeuren, zou dat ook gepaard gaan met bijkomende kosten.

04.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Ik begrijp dit niet, omdat het tien jaar anders is geweest. Die trein heeft toch ook niet elke nacht een groot onderhoud nodig. Ik blijf dit bizar vinden.

04.04 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Dit soort onderwerpen komen best aan bod in de raad van bestuur van de NMBS. Ik hecht veel belang aan het parlementaire debat over de politieke richting van een aantal keuzes die we in de overheidsbedrijven maken. De richting waarin een treinstel gaat voor een nachtelijk onderhoud hoort daar voor mij niet bij. Overigens is het niet waar dat het tien jaar anders ging. We mogen ook niet vergeten dat het gaat om een autonoom overheidsbedrijf.

04.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Dit was een vraag over de bedrijfspolitik. Het is politiek relevant om vragen te stellen over de efficiëntie van het beheer.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aankoop van het stationsgebouw van Mechelen-Nekkerspoel" (nr. 12559)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station Mechelen-Nekkerspoel" (nr. 12765)

05.01 David Geerts (sp.a): Hoeveel heeft de aankoop van het station Mechelen-Nekkerspoel gekost? Voor hoeveel werd het in 1997 verkocht? Hoeveel kostten de renovatiewerken tussen 1997 en 2009? Hoeveel kostten de containers jaarlijks die als stationsruimte dienst deden? Wat gaf de

supplémentaire. Le conducteur qui transfère la rame vide de l'atelier de Forest à Ostende ou inversement le soir est aussi celui qui conduit le train le matin d'Ostende à Bruxelles-Midi ou le soir de Bruxelles-Midi à Ostende.

Le coût de l'opération doit être mis en balance avec le rendement et la qualité de l'entretien supérieurs à l'atelier de Forest. Un entretien réalisé à Ostende s'accompagnerait aussi de frais supplémentaires.

04.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Je ne comprends pas qu'il en ait été autrement pendant dix ans. Ce train ne nécessite tout de même pas un grand entretien chaque nuit. Cela reste curieux à mes yeux.

04.04 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais): Les sujets de ce genre devraient plutôt être abordés au conseil d'administration de la SNCB. J'attache une grande importance au débat parlementaire sur l'orientation politique de certains choix que nous opérons dans les entreprises publiques. Selon moi, la direction dans laquelle circule une rame pour subir un entretien nocturne ne relève pas de ce type de choix. Par ailleurs, il est inexact que la situation était différente il y a dix ans. N'oublions pas, par ailleurs, qu'il s'agit d'une entreprise publique autonome.

04.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): La question avait trait à la stratégie de l'entreprise. Il est politiquement pertinent de poser des questions sur l'efficacité de la gestion.

L'incident est clos.

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 "l'acquisition du bâtiment de la gare de Malines-Nekkerspoel" (n° 12559)
- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Malines-Nekkerspoel" (n° 12765)

05.01 David Geerts (sp.a): Combien a coûté l'acquisition de la gare de Malines-Nekkerspoel? A quel prix celle-ci a-t-elle été acquise en 1997? Qu'ont coûté les travaux de rénovation de 1997 à 2009? Qu'ont coûté annuellement les conteneurs qui ont servi de bâtiments de gare? Quel argument

doorslag om het gebouw opnieuw aan te kopen? Heeft het te maken met de opwaardering van Mechelen als regionale hub?

05.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is vreemd dat de NMBS een belangrijk station in de regio met meer dan 1800 reizigers per dag eerst verkocht, maar het dan terug moet kopen om de dienstverlening te kunnen garanderen. En dit nadat men jaren werkte vanuit containers.

Waarom heeft men het oude stationsgebouw opnieuw aangekocht? Waarom werd niet gekozen voor nieuwbouw, zoals oorspronkelijk de bedoeling was? Hoeveel betaalde men voor de wederaankoop? Welke renovatiewerken zal men uitvoeren? Hoeveel zal dit kosten? Wanneer wordt het stationsgebouw opnieuw in gebruik genomen?

05.03 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De uiteindelijke aankoop prijs wordt, op vraag van de verkoper, nog niet meegedeeld voor het verlijden van de authentieke akte. Ze bedraagt wel minder dan de door het aankoopcomité van de FOD Financiën geschatte waarde. Ik heb op 26 januari 2009 al gemeld dat de vraagprijs 1.950.000 euro bedroeg.

In 1999 werd het gebouw door de NMBS verkocht voor de som van 252.851 euro. De kostprijs van de renovatiewerken, uitgevoerd tussen 1999 en 2009 door de vorige eigenaar, is bij de NMBS-Holding niet bekend. De aankoop prijs en de inrichtingskosten van de containers die als stationsruimte dienst doen, bedragen tot op heden 72.473 euro.

Na analyse en afweging van verschillende opties werd gekozen voor de aankoop en renovatie van het bestaande gebouw, omdat dat de beste en snelste oplossing bleek voor het onthaal van de reizigers. De renovatiewerken omvatten de herinrichting van het gebouw, met nieuwe loketten, wachtzaal, plaats voor buffet, sanitair en concessies. Ook de omgeving werd aangepakt. De renovatiekosten, inclusief de omgevingswerken, worden geraamd op een kleine 2 miljoen euro.

Na de verkoop door de NMBS heeft de vorige eigenaar een grondige en dure renovatie uitgevoerd, waardoor het pand in belangrijke mate in waarde is gestegen. Een aftoetsing tussen de toenmalige verkoopprijs en de huidige aankoop prijs

a fait trancher en faveur du rachat du bâtiment ? Est-ce la revalorisation de Malines comme centre nodal régional ?

05.02 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il est étrange que la SNCB ait vendu une gare régionale importante puisque fréquentée quotidiennement par plus de 1.800 voyageurs et doive aujourd'hui la racheter pour pouvoir assurer la continuité du service, après avoir utilisé des conteneurs comme locaux pendant plusieurs années.

Pourquoi avoir racheté l'ancienne gare ? Pourquoi ne pas avoir opté pour une nouvelle construction, comme prévu initialement ? Combien a coûté ce rachat ? Quels travaux de rénovation y seront effectués ? Quel en sera le coût ? Quand la gare sera-t-elle remise en service ?

05.03 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : À la demande du vendeur, le prix d'achat final ne sera pas communiqué avant la passation de l'acte authentique. Toutefois, ce prix est inférieur à la valeur estimée par le comité d'acquisition du SPF Finances. Le 26 janvier 2009, j'ai déjà fait savoir que le prix demandé s'élevait à 1.950.000 euros.

En 1999, la SNCB a vendu le bâtiment pour la somme de 252.851 euros. Le Holding SNCB n'a pas connaissance du coût des travaux de rénovation effectués de 1999 à 2009 par le propriétaire précédent. Le prix d'achat et les frais d'aménagement des conteneurs qui servent d'espace de gare se montent à ce jour à 72.473 euros.

Après avoir analysé et soupesé les différentes options, nous avons opté pour l'achat et la rénovation du bâtiment existant parce que nous nous sommes aperçus que c'était la meilleure solution et aussi la solution la plus rapide pour assurer l'accueil des voyageurs. Les travaux de rénovation comprennent le réaménagement du bâtiment qui consistera à l'équiper de nouveaux guichets, d'une salle d'attente et d'un espace suffisant pour le buffet, les sanitaires et les concessions. Les abords de la gare n'ont pas été oubliés. Le coût de cette rénovation, travaux de rénovation des abords de la gare inclus, est estimé à un peu moins de 2 millions d'euros.

Après la vente par la SNCB, le propriétaire précédent a procédé à une rénovation approfondie et onéreuse si bien que la valeur de ce bâtiment a beaucoup augmenté. Par conséquent, il n'est pas aisé d'apprécier le prix d'achat actuel par rapport au

kan bijgevolg niet gemakkelijk gemaakt worden. De renovatiewerken zullen volgens de huidige planning afgerond zijn in de tweede helft van 2012.

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is belangrijk dat er op die plaats opnieuw een goede dienstverlening en een kwaliteitsvol station komt.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de bedeling van tijdschriften door De Post" (nr. 12574)

06.01 Ine Somers (Open Vld): Het KB met de reglementering van de postdienst bepaalt dat als tijdschriften worden beschouwd, de revues, magazines en berichten die voor onbepaalde tijd verschijnen, met vooraf bepaalde tussenpozen die drie maanden niet mogen overschrijden. Dit zorgt voor problemen voor de publicaties van culturele en andere verenigingen.

Heeft de minister weet van klachten? Is de uitwerking van een praktisch haalbare oplossing mogelijk voor verenigingen, zoals het overschrijden van drie maanden in de vakantieperiode?

06.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Om door De Post als tijdschrift te worden beschouwd, geldt er natuurlijk een aantal regels, omdat er een verlaagd tarief mee gemoeid is. Het is in de wereld altijd een kwestie van geven en nemen.

Er is sprake van één ingediende klacht. Een praktische oplossing die vaak wordt toegepast voor tijdschriften die van nature tweemaandelijks zijn, is zowel een uitgifte te plannen in juni als in september, zodat de periode van drie maanden niet wordt overschreden. Ik neem wel nota van de moeilijkheden die dat voor sommige verenigingen kan veroorzaken. Ik zal de opmerking hoe dan ook doorgeven aan de verantwoordelijke van De Post.

06.03 Ine Somers (Open Vld): Zeker kleine verenigingen hebben het niet gemakkelijk. Misschien kan op termijn toch een oplossing tot versoepeling van de regelgeving tot stand komen.

Het incident is gesloten.

prix de vente d'alors. Selon le calendrier actuel, les travaux de rénovation seront achevés au cours du second semestre de 2012.

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il est important de rétablir à cet endroit une gare et un service de qualité.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la distribution des écrits périodiques par La Poste" (n° 12574)

06.01 Ine Somers (Open Vld) : L'arrêté royal réglementant les services postaux prévoit que doivent être considérés comme des publications périodiques les revues, magazines et avis qui paraissent pendant une durée indéterminée, avec des intervalles prédéterminés qui ne peuvent excéder trois mois. Or cette disposition légale pose problème pour les publications d'associations culturelles et autres.

Le ministre a-t-il connaissance de plaintes à ce propos ? L'élaboration d'une solution effective sur le plan pratique est-elle envisageable pour ces associations ? Je songe à l'autorisation du dépassement de la période de trois mois pendant les grandes vacances.

06.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : Pour qu'une publication soit considérée comme périodique par La Poste, certaines règles doivent évidemment être observées étant donné qu'un tarif réduit s'applique à la distribution de ces publications. Tout est une question de « donner et recevoir ».

Une plainte aurait été déposée. Pour les périodiques bimestriels par nature, une solution pratique fréquente consiste à prévoir une édition en juin et en septembre, de façon à ne pas dépasser la période de trois mois. Cela dit, je prends bonne note des difficultés qui peuvent découler d'un tel système pour certaines associations et je ferai part, en tout état de cause, de votre réflexion au responsable de La Poste.

06.03 Ine Somers (Open Vld) : Les petites associations ont du mal à assurer leur subsistance. La réglementation ne pourrait-elle tout de même pas être assouplie à terme ?

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12588 van de heer De Vriendt wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président** : La question n° 12588 de M. De Vriendt est transformée en question écrite.

07 Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de discriminatie door de NMBS van de Vlaamse luchthavens Deurne en Oostende" (nr. 313)

07 Interpellation de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la discrimination pratiquée par la SNCB à l'égard des aéroports flamands de Deurne et d'Ostende" (n° 313)

07.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): De NMBS heeft een specifiek treinbiljet voor reizigers met bestemming Brussel-Nationaal-Luchthaven en de luchthaven van Charleroi. Voor de luchthavens in Oostende en in Deurne bestaat dat niet. Volgens de minister is het potentieel te klein en zouden vooral reizigers die dicht bij de luchthavens wonen en werken het ticket gebruiken. Op die manier bevordert de NMBS de keuze voor de luchthavens van Brussel en van Charleroi.

07.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : La SNCB propose un billet de train spécifique pour les voyageurs à destination des aéroports de Bruxelles-National et de Charleroi, ce qui n'est pas le cas pour les aéroports d'Ostende et de Deurne. Selon le ministre, le potentiel est insuffisant et le billet serait le plus souvent utilisé par les voyageurs habitant et travaillant à proximité des aéroports. La SNCB assure ainsi en quelque sorte la promotion des aéroports de Bruxelles et de Charleroi.

Ik wil de minister aansporen om deze discriminatie op te heffen.

Je souhaiterais inciter le ministre à mettre un terme à cette discrimination.

07.02 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Dit is geen discriminatie, maar een bedrijfseconomische beslissing. Het combinatieticket aanbieden voor de luchthavens van Deurne en van Oostende zou het productgamma vergroten zonder meerwaarde.

07.02 **Steven Vanackere**, ministre (en néerlandais) : Il ne s'agit pas d'une discrimination, mais d'une décision d'ordre économique. Proposer le billet combiné pour les aéroports de Deurne et d'Ostende aurait pour effet d'accroître la gamme de produits sans créer de valeur ajoutée.

Het combinatiebiljet is een ticket tegen de volle prijs dat maximum 11 euro kost per rit. Dat biljet is enkel interessant als de afgelegde afstand minstens 81 kilometer bedraagt, want dan pas is het biljet voordeliger dan een gewoon biljet tegen volle prijs. Het is net daarom dat het niet interessant is voor de regionale luchthavens.

Le billet combiné est un billet au prix plein qui coûte maximum 11 euros par trajet. Ce billet n'est intéressant que si la distance parcourue s'élève au moins à 81 kilomètres car ce n'est qu'à partir de cette distance que le billet est plus avantageux qu'un billet ordinaire au prix plein. C'est précisément pour cette raison qu'il n'est pas intéressant pour les aéroports régionaux.

07.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Het kan toch dat iemand uit Brussel in Oostende een vliegtuig wil nemen en dat iemand uit Limburg naar Deurne wil? De redenering van de minister klopt, maar dan kost het de NMBS zo goed als niets om voor alle luchthavens in dezelfde mogelijkheden te voorzien.

07.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Il se peut tout de même qu'une personne en provenance de Bruxelles souhaite prendre l'avion à Ostende et qu'une personne originaire du Limbourg souhaite se rendre à Deurne ? Le raisonnement du ministre tient la route, mais dans ce cas, il ne coûterait quasiment rien à la SNCB de prévoir les mêmes possibilités pour l'ensemble des aéroports.

07.04 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Dat klopt, alleen zou tarievenstructuur minder leesbaar zijn. De vraag naar het biljet zou enorm klein zijn. Daarom begrijp ik dat de NMBS het ticket vanuit bedrijfseconomisch oogpunt niet aanbiedt, want als de maatschappij het wel doet, moet ze het biljet toelichten aan het personeel en het promoten.

07.04 **Steven Vanackere**, ministre (en néerlandais) : C'est exact, mais la structure tarifaire serait moins lisible. Et la demande pour ce billet serait extrêmement réduite. Je comprends dès lors que la SNCB ne propose pas le billet pour des raisons économiques, car si elle le faisait, elle devrait informer le personnel de l'existence de ce billet et promouvoir celui-ci.

07.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dit argument is ook niet gek, maar een biljetje meer of minder maakt het verschil niet. Voor iemand als ik is het nu al onmogelijk om uit alle mogelijkheden wijs te raken die op de site worden geboden.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

"De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen, verzoekt de regering er voor te zorgen dat in de toekomst de NMBS-politiek ten opzichte van de luchthaven van Zaventem en van Brussels South Charleroi niet langer discriminerend is ten opzichte van de luchthavens van Deurne en Oostende."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Valérie De Bue en Ine Somers en door de heren François Bellot, Jef Van den Bergh, David Lavaux en Michel Doomst.

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

08 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "concrete feiten van bedreiging en fysisch geweld ten opzichte van spoorwegpersoneel" (nr. 12605)

08.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Soms bombardeer ik de minister met schriftelijke vragen over agressie tegen treinpersoneel. Dat doe ik omdat ik vind dat de veiligheids situatie van die mensen schrijnend is.

Op die vragen krijg ik systematisch hetzelfde stereotiepe antwoord. Dat antwoord is niet onjuist, maar het gaat nooit in op de zaak zelf. De minister geeft telkens aan dat de NMBS niets kan doen als het parket seponneert. Het slachtoffer blijft vervolgens in de kou staan.

07.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Cet argument est également valable, mais un billet de plus ou de moins ne fera pas la différence. Il m'est personnellement déjà impossible de m'y retrouver parmi toutes les possibilités offertes sur le site.

Motions

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

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

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Francis Van den Eynde et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles, demande au gouvernement de veiller à ce que, dans le futur, la politique de la SNCB à l'égard des aéroports de Bruxelles-National et de Brussels South Charleroi ne soit plus discriminatoire pour les aéroports de Deurne et d'Ostende."

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Valérie De Bue et Ine Somers et par MM. François Bellot, Jef Van den Bergh, David Lavaux et Michel Doomst.

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

08 Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les faits concrets de menaces et de violence physique à l'égard du personnel des chemins de fer" (n° 12605)

08.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Il m'arrive de soumettre le ministre à un tir de questions concernant des agressions commises contre des membres du personnel des chemins de fer. Si j'agis de la sorte, c'est parce que la situation de ces personnes en matière de sécurité est révoltante à mes yeux.

À ces questions, je reçois systématiquement la même réponse stéréotypée qui, si elle n'est pas inexacte, n'aborde jamais le fond du problème. Le ministre répond invariablement que la SNCB ne peut pas intervenir dans un dossier classé sans suite par le parquet. A chaque fois, la victime est

Kan de minister mij voortaan preciezer informeren?

laissée pour compte. Le ministre pourrait-il veiller à m'informer plus précisément dorénavant ?

Op een andere vraag, over de organisatie van de spoorwegen, kreeg ik een onjuist antwoord. De minister beweert dat de plaats van eersteklaswagons bij piekuurtreinen altijd wordt omgeroepen. Daar klopt niets van. De minister deelde mee dat de opdeling van perrons in genummerde delen in het buitenland alleen gebeurt voor lange verbindingen en niet voor lokale piekuurtreinen. Dat klopt ook niet. Het is in ieders voordeel om te weten waar de eersteklasrijtuigen zich precies bevinden. Ik zou willen aandringen op correcte antwoorden.

À une autre question, concernant l'organisation des chemins de fer, c'est une réponse erronée qui m'a été fournie. Le ministre affirme que l'emplacement des wagons de première classe est toujours annoncé pour les trains aux heures de pointe, ce qui est totalement faux. Le ministre a aussi indiqué qu'à l'étranger, il n'est procédé à la répartition des quais en plusieurs parties numérotées que pour les longues liaisons et non pour les trains de pointe locaux. C'est également faux. Il est dans l'intérêt de chacun de savoir où se trouvent exactement les wagons de première classe. Je me permets d'insister pour recevoir des réponses correctes.

08.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De NMBS-Holding kan geen informatie geven over dossiers die door het parket worden behandeld. Bovendien is het niet mogelijk om in parlementaire vragen concreet te antwoorden over individuele gevallen. De NMBS moet ook rekening houden met het privéleven van het slachtoffer. Ik raad de heer Van den Eynde aan om meer algemene vragen te stellen. Ik begrijp zijn bezorgdheid over deze zaken, maar ik kan niet anders dan dergelijke antwoorden geven op specifieke vragen over concrete gevallen.

08.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB Holding ne peut livrer d'informations sur des dossiers traités par le parquet. Par ailleurs, il n'est pas permis de fournir, dans le cadre de questions parlementaires, une réponse concrète concernant des cas individuels. La SNCB se doit également de respecter la vie privée de la victime. Je recommande à M. Van den Eynde de poser des questions d'ordre plus général. Je comprends la préoccupation qui l'anime mais je ne puis répondre autrement à des questions portant sur des cas concrets.

De NMBS zegt mij dat het afroepen van de plaats van de eersteklaswagons, als er verschillende zijn verspreid over de trein, moeilijk en niet aangewezen is. Als de eersteklaswagons zich daarentegen helemaal voor- of achteraan de trein bevinden, dan wordt tijdens de piekuren de plaats ervan aangekondigd.

La SNCB me fait savoir qu'il est malaisé, voire déconseillé de communiquer l'endroit où s'arrêteront les voitures de première classe lorsqu'il s'en trouve plusieurs, réparties sur l'ensemble du train. En revanche, l'emplacement de ces voitures est annoncé aux heures de pointe lorsqu'elles se trouvent en tête ou en queue de convoi.

De NMBS wil de informatie aan haar klanten nog verbeteren en start vanaf december met een proefproject in enkele stations, waar de plaats van de eersteklaswagons op het perron wordt aangeduid.

Soucieuse d'encre améliorer l'information à sa clientèle, la SNCB lancera en décembre un projet pilote dans certaines gares où l'emplacement des voitures de première classe sera indiqué sur les quais.

Het eerdere antwoord over de genummerde delen op perrons in het buitenland kan inderdaad aanleiding geven tot een verkeerde interpretatie. Er werd bedoeld dat in de meeste landen alleen voor de treinen van lange verbindingen de plaats van de rijtuigen op de perrons wordt aangeduid.

La réponse fournie précédemment concernant les sections de quai numérotées dans des gares étrangères a en effet pu donner lieu à un malentendu. L'interprétation correcte est que dans la plupart des pays, l'emplacement des voitures n'est indiqué sur les quais que pour les trains qui desservent de grandes lignes.

Ook in andere landen rijden treinen waar de eersteklaswagons over de hele trein verspreid zijn en waarvan de plaats dan niet wordt afgeroepen.

La Belgique n'est pas le seul pays où les wagons de première classe sont répartis sur l'ensemble du convoi et où leur emplacement n'est donc pas précisé par une annonce du personnel ferroviaire.

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

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

Zou de minister aan de commissie kunnen meedelen in welke stations dit proefproject zal lopen en hoe lang? Ik denk dat dit een goede maatregel is, die niet veel kost en veel kan verbeteren.

Het klopt niet dat de eerste klaswagons die zich voor- of achteraan een trein bevinden, worden afgeroepen.

Ik begrijp dat het niet altijd mogelijk is om gegevens te bezorgen over de aanrandingen, maar de NMBS zou die informatie wel rechtstreeks aan de slachtoffers moeten geven. Zij weten meestal niet hoe het zit met de vervolging van de daders.

08.04 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Ik zal het afroepen van de eerste klascoupés met de directie bespreken.

Elk slachtoffer heeft toegang tot zijn dossier en de NMBS biedt daarbij ondersteuning en begeleiding. Het is natuurlijk frustrerend voor iedereen dat de behandeling door het parket van sommige dossiers lang duurt.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12614 van de heer Arens wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

09 Vraag van de heer **Stefaan Van Hecke** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers (bis)" (nr. 12632)

09.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): In februari stelde ik al een vraag over de problemen met het Raadgevend Comité van de Gebruikers (RCG), waarop de minister mij antwoordde dat hij wachtte op een reactie van het RCG op een aantal voorstellen. Ondertussen zou de voorzitter van het RCG negatief gereageerd hebben en is er geen oplossing voor de voortzetting van het advieswerk.

Wat was de concrete inhoud van het antwoord? Welke stappen werden er ondertussen gezet om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van het RCG? Hoe verloopt momenteel de samenwerking tussen het RCG en de minister? Wanneer zal dit dossier eindelijk worden opgelost?

Le ministre pourrait-il faire savoir à la commission dans quelle gare ce projet-pilote sera mis en œuvre et quelle en sera la durée ? Je pense qu'il s'agit d'une bonne mesure qui sera peu onéreuse et qui pourra apporter bien des améliorations.

Il est inexact que l'emplacement des wagons de première classe qui se trouvent à l'avant ou à l'arrière du train soit l'objet d'une annonce.

Je comprends qu'il ne soit pas toujours possible de fournir des renseignements sur les agressions mais la SNCB devrait tout de même, me semble-t-il, informer directement les victimes qui ignorent généralement où en sont les poursuites engagées contre les auteurs des faits.

08.04 **Steven Vanackere**, ministre (en néerlandais): J'aborderai avec la direction la question de l'opportunité d'indiquer par une annonce destinée aux voyageurs l'emplacement des wagons de première classe.

Toutes les victimes ont accès à leur dossier et la SNCB leur fournit dans ce cadre un soutien et un accompagnement. Que le traitement de certains dossiers par le parquet prenne beaucoup de temps est évidemment une source de frustration pour tout le monde.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 12614 de M. Arens est transformée en question écrite.

09 Question de M. **Stefaan Van Hecke** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB (bis)" (n° 12632)

09.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): En février dernier, j'ai déjà posé une question sur les problèmes relatifs au Comité consultatif des usagers (CCU), à laquelle le ministre m'a répondu qu'il attendait la réaction du CCU à plusieurs propositions. Dans l'intervalle, le président du CCU aurait réagi négativement et il n'y a donc pas de solution pour ce qui est de la poursuite du travail consultatif.

Quel était le contenu concret de la réponse ? Quelles initiatives ont entre-temps été prises pour répondre aux souhaits du CCU ? Comment se déroule actuellement la collaboration entre le CCU et le ministre ? Quand cette question sera-t-elle enfin réglée ?

09.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Dit is een belangrijk probleem. We moeten erkennen dat de kans om goede informatie te krijgen inzake klantentevredenheid, momenteel niet voldoende gevaloriseerd wordt. Ik zou dat willen verbeteren.

Mijn beleidscel werkte in overleg met de staatssecretaris voor Mobiliteit een voorstel uit om het RCG van de NMBS meer autonomie te geven, lokalen en personeel ter beschikking te stellen bij de FOD Mobiliteit en het zelf een voorzitter en ondervoorzitter te laten kiezen. Op 22 januari was er een onderhoud tussen vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit en van de beleidscel van staatssecretaris Schouppe en de voorzitter van het RCG. Die laatste liet op 17 februari aan het directoraat-generaal Vervoer te Land (DGVL) van de FOD Mobiliteit weten dat de voorstellen het personeelsprobleem en het probleem van de vele afwezigheden tijdens de vergaderingen onvoldoende oplossen, dat er onder de huidige leden van het RCG geen voorzitter of ondervoorzitter gevonden kan worden en dat het RCG in de huidige lokalen moet blijven.

Op 5 maart heeft de directeur-generaal van het DGVL aan de voorzitter van het RCG gevraagd een vergadering te organiseren met de leden van het RCG om de toekomst te bespreken. Ook vertegenwoordigers van mijn kabinet en dat van staatssecretaris Schouppe, van het DGVL en de NMBS-Holding zullen daaraan deelnemen. Half maart vroeg de voorzitter van het RCG aan staatssecretaris Schouppe en aan mij om een onderhoud, maar wij hebben hem geantwoord dat wij eerst de resultaten van die vergadering afwachten. Daarna zullen wij met alle opmerkingen rekening houden om een definitief voorstel van reorganisatie voor te stellen.

Onlangs ontving het DGVL een brief van de ondervoorzitter en de adjunct-ondervoorzitter van het RCG, waarin zij melden dat zij door hun voorzitter niet op de hoogte waren gebracht van de gesprekken van de voorbije maanden, noch van de hoorzitting in de Kamercommissie. Ook zou de voorzitter weigeren om een vergadering bijeen te roepen. Op 27 april ontving ik de ondervoorzitter op mijn kabinet en op 11 mei ontving de directeur-generaal van het DGVL de ondervoorzitter en de adjunct-ondervoorzitter. Er werd afgesproken dat we eerst de publicatie van het jaarrapport van het RCG zullen afwachten om daarna in juni een

09.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : C'est un problème important. Nous devons nous rendre à l'évidence : aujourd'hui, nous n'attribuons pas une valeur suffisante aux moyens qui nous permettraient d'obtenir des informations valables concernant le degré de satisfaction de nos clients. J'aimerais améliorer les choses dans ce domaine.

En concertation avec le secrétaire d'État à la Mobilité, ma cellule stratégique a élaboré une proposition visant à accorder une plus grande autonomie au CCU de la SNCB, à mettre à sa disposition des locaux et du personnel au sein du SPF Mobilité et même à lui permettre d'élire un président et un vice-président. Le 22 janvier, il y a eu un entretien entre, d'une part, des représentants du SPF Mobilité et de la cellule stratégique du secrétaire d'État Schouppe et, d'autre part, le président du CCU. Le 17 février, ce dernier a fait savoir à la direction générale Transport terrestre (DGTT) du SPF Mobilité que les propositions formulées ne résolvent pas suffisamment le problème du personnel et le problème des nombreuses absences lors des réunions, que parmi les membres actuels du CCU, personne ne s'est porté candidat pour être président ou vice-président et que le CCU doit rester dans ses locaux actuels.

Le 5 mars, le directeur général de la Direction générale Transport terrestre (DGTT) a demandé au président du CCU, le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB, d'organiser une réunion avec les membres du Comité pour évoquer l'avenir. Des représentants de mon cabinet et de celui du secrétaire d'État Schouppe, de la DGTT et de la SNCB-Holding participeront également à cette réunion. Mi-mars, le président du Comité a demandé un entretien avec M. Schouppe et moi-même mais nous lui avons dit préférer attendre les conclusions de la réunion. Nous tiendrons compte ensuite de toutes les observations pour formuler une proposition définitive de réorganisation.

Récemment, le vice-président et le vice-président adjoint du Comité consultatif ont signalé dans un courrier à la DGTT qu'ils n'avaient pas été informés par leur président des entretiens des mois précédents, ni de l'audition à la commission de la Chambre. Le président refuserait aussi d'organiser une réunion. J'ai successivement reçu à mon cabinet le vice-président le 27 avril et le directeur général de la DGTT, le vice-président et le vice-président adjoint le 11 mai. Nous avons convenu d'attendre la publication du rapport annuel du Comité consultatif pour convoquer une nouvelle assemblée du Comité consultatif en juin.

nieuwe vergadering van het RCG samen te roepen.

Langs alle kanten kan de communicatie beter. We moeten vermijden dat we in een maandenlange impasse zouden geraken. Ik zal mij daar persoonlijk mee bezighouden, want het RCG is een belangrijk orgaan.

09.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Er moeten inderdaad inspanningen geleverd worden om niet in deze impasse te blijven. Het RCG is een belangrijk orgaan, dat goed moet werken en een klankbord moet zijn voor de NMBS en voor de minister en dat professionele adviezen zou moeten geven. Het is jammer dat de problemen nu al maanden aanslepen. Ik hoop dat de minister erin slaagt om samen met iedereen een oplossing te bereiken, zodat we na de zomervakantie opnieuw een slagvaardig adviescomité hebben.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer **Georges Gilkinet** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de overwogen cash-out bij De Post" (nr. 12657)
- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de beursgang van De Post" (nr. 12774)

10.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Volgens een bericht van het persagentschap Belga van 15 april stond de *cash-out* niet op de agenda van de algemene vergadering van De Post die die dag zou plaatsvinden.

Bevestigt u dat bericht? Waarom stond dat punt niet op de agenda? Waaraan zullen die middelen in voorkomend geval worden besteed? Is De Post van plan binnenkort uitvoering te geven aan die *cash-out*, en zo ja, wanneer?

10.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Volgens de minister staat de beursgang van De Post in de sterren geschreven, maar voor ons is dat helemaal niet evident. Als die er ooit komt, dan moet men zich daarop uiteraard wel voorbereiden. Volgens de minister wil de Deense Post haar aandelen verkopen aan CVC, dat dan 49,9 procent van De Post in handen zou krijgen. CVC wou onlangs een grote cash out doorvoeren bij De Post omdat het geld dat in reserve is niet onmiddellijk nodig zou zijn.

La communication est perfectible à tous points de vue. Il faut éviter d'échouer dans une impasse pour plusieurs mois. J'y veillerai personnellement car le Comité consultatif est un organe important.

09.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Des efforts devront en effet être consentis pour sortir de cette impasse. Le CCU est un organe important, qui doit fonctionner efficacement, servir de relais à la SNCB et au ministre et formuler des avis professionnels. Il est regrettable de devoir constater que les problèmes traînent en longueur depuis des mois. J'espère que le ministre trouvera une solution avec l'ensemble des acteurs concernés pour que nous disposions à nouveau d'un comité consultatif performant après les vacances d'été.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- M. **Georges Gilkinet** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'opération de cash-out envisagée par La Poste" (n° 12657)
- M. **Stefaan Van Hecke** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la cotation en bourse de La Poste" (n° 12774)

10.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Le 15 avril, une dépêche de l'Agence Belga notifiait que la réalisation de l'opération de cash-out ne figurait pas à l'ordre du jour de l'assemblée générale de La Poste de ce jour.

Confirmez-vous cette information? Pour quelle raison ce point n'a-t-il pas été mis à l'ordre du jour? Le cas échéant, quelle sera l'affectation de ces moyens? La Poste a-t-elle l'intention de réaliser prochainement une telle opération de cash-out et dans quel délai?

10.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Selon le ministre, l'entrée en bourse de La Poste est inscrite dans les étoiles, mais les choses ne sont pas du tout aussi évidentes pour nous. Si entrée en bourse il doit y avoir, il faut évidemment s'y préparer. Selon le ministre, la poste danoise projette de vendre ses actions à CVC, qui détiendrait dans ce cas 49,9 % de La Poste. CVC prévoyait récemment une grande opération de *cash out* à La Poste, parce que les réserves financières ne seraient pas immédiatement nécessaires.

Wanneer moet de discussie over de beursgang worden gestart? Wat is de meerwaarde daarvan voor de dienstverlening en de werkzekerheid? Is een *private equity* fonds als CVC, dat vooral gericht is op snelle winst, wel stabiel genoeg om de toekomst van De Post te verzekeren? Wanneer valt de beslissing over de beursgang?

10.03 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): De cash-out stond niet op de agenda van de algemene aandeelhoudersvergadering. De eventuele realisatie van zo een operatie zal afhangen van de liquiditeitsbehoeften van het bedrijf en in dat geval zal de raad van bestuur worden geraadpleegd.

(*Nederlands*) In de akkoorden van 2005 met de privéaandeelhouders werd vastgelegd dat zij vanaf 2009 hun participatie zouden kunnen afstaan. Dit kan ook met een gedeeltelijke beursintroductie, wat zou betekenen dat De Post zich succesvol op de liberalisering van de markt heeft voorbereid en voldoende toekomstperspectief heeft inzake dienstverlening en personeel. Gezien de huidige beursomstandigheden is dit echter niet eenvoudig. De timing voor een eventuele beursgang zal afhangen van het klimaat op de beurs.

10.04 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De beursgang van De Post is wat mij betreft een vlucht naar voren. Een postbedrijf heeft niets te zoeken op de beurs.

10.05 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Het beursklimaat is een zeer onzeker criterium en het kan toch niet dat we daarvan het beleid laten afhangen. Bovendien is het de vraag of een beursgang een meerwaarde biedt voor het bedrijf en het personeel. Als we zien wat de beurzen doen met de banken en de bedrijven, dan lijkt een beursgang helemaal niet aangewezen.

10.06 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De problemen van een aantal bedrijven die in woelig beurswater terechtkwamen, zijn ook het gevolg van de manier waarop zij werden geleid en de risico's die zij namen. Ik geef als positief voorbeeld Belgacom, dat na de beursgang stabiel werd geleid en geen schade ondervond van de fluctuaties op de beurs.

In 2005 werd een overeenkomst met de aandeelhouders afgesloten over de beursgang van

Quand doit débiter la discussion relative à l'entrée en bourse ? Quelle en est la plus-value pour le service et la sécurité d'emploi ? Un *private equity fund* tel que CVC, principalement axé sur le profit rapide, est-il assez stable pour assurer l'avenir de La Poste ? Quand tombera la décision à propos de l'entrée en bourse ?

10.03 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : L'opération de cash-out ne figurait pas à l'ordre du jour de l'assemblée générale des actionnaires. La réalisation éventuelle de ce type d'opération dépendra des besoins en liquidité de l'entreprise, auquel cas le conseil d'administration serait consulté.

(*En néerlandais*) Aux termes des accords conclus en 2005 avec les actionnaires privés, ces derniers pourraient céder leur participation à partir de 2009. Cela pourrait également se faire dans le cadre d'une introduction partielle en Bourse, ce qui signifierait que La Poste s'est préparée avec succès à la libéralisation du marché et que ses perspectives d'avenir en matière de prestation de services et de personnel sont suffisantes. Compte tenu de l'actuel climat boursier, ce n'est toutefois pas chose simple et l'échéancier d'une éventuelle introduction en Bourse sera fonction de la situation.

10.04 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!) : L'entrée en Bourse de La Poste est pour moi une fuite en avant. Un service postal n'a rien à faire en Bourse.

10.05 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!) : Le climat boursier est un paramètre des plus incertains et, à mes yeux, il serait inacceptable que notre politique soit tributaire de ce paramètre. De plus, il est légitime de se demander si une cotation en Bourse offrirait une plus-value à l'entreprise et au personnel. Quand on voit ce que les Bourses font des banques et des entreprises, on ne peut qu'en conclure qu'une cotation en Bourse n'est absolument pas opportune.

10.06 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Les problèmes auxquels ont été confrontées certaines entreprises qui ont traversé récemment des turbulences boursières sont dus également à la manière dont elles ont été dirigées et aux risques qu'elles ont pris. Belgacom le prouve a contrario car après son entrée en Bourse, elle a été dirigée de façon stable et n'a pas pâti des fluctuations à la Bourse.

En 2005, un accord portant sur la cotation en Bourse de La Poste a été conclu avec les

De Post. De uitvoering daarvan kan door beide partijen maar worden overwogen als de tijden gunstig zijn.

10.07 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): De banken hebben misschien te veel risico's genomen. Ik heb overigens straks nog een vraag over de betrokkenheid van Bank van de Post bij *shortselling*.

10.08 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): De opdracht van De Post past veel auster in het kader van de openbare dienst dan de diensten die Belgacom verleent, men mag beide niet met elkaar vergelijken!

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sluiting van de postkantoren in Aye, Marloie, Villers-devant-Orval en Muno zonder vervangende PostPunten" (nr. 12658)

11.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): De postkantoren van Aye en Marloie werden gesloten en die van Villers-devant-Orval en Muno zullen binnenkort hetzelfde lot beschoren zijn. Daar er in de buurt geen enkel PostPunt werd geopend, moeten de bejaarden of personen die zich niet gemakkelijk kunnen verplaatsen het zonder de diensten van De Post stellen.

Welk tijdspad werd er opgesteld voor de sluiting van die vier postkantoren? Waarom werden er geen PostPunten geopend? Wordt er onderhandeld om daar iets aan te doen? Werden de gemeenten betrokken bij het zoeken naar een oplossing? Welke mogelijkheden worden er bestudeerd voor de plaatsen waar er geen PostPunten kunnen worden geopend, meer bepaald op het platteland? Is het in dat geval niet verstandiger de sluiting van de postkantoren op te schorten? Hoeveel postkantoren werden er in de provincie Luxemburg gesloten terwijl er nog geen PostPunt beschikbaar was? Blijkt uit deze situatie niet dat specifiek voor het platteland een performante openbare postdienst moet worden gehandhaafd? Welke oplossingen draagt De Post hiervoor aan?

11.02 Minister Steven Vanackere (Frans): De kantoren van Aye en Marloie werden op 30 maart gesloten. In Muno en Villers-devant-Orval werd de sluiting aangekondigd, maar er is nog geen datum bekend. In de provincie Luxemburg werden er drie kantoren gesloten zonder dat er eerst een PostPunt kon worden geopend, namelijk in Corbion, Aye en

actionnaires. Les deux parties ne pourront envisager d'exécuter cet accord que lorsque le climat y sera propice.

10.07 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Les banques ont sans doute pris trop de risques. D'ailleurs, dans un instant, je vous interrogerai sur l'implication de la Banque de La Poste dans le « short selling ».

10.08 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): La Poste relève bien plus du service public que Belgacom, il ne convient pas de les comparer !

L'incident est clos.

11 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fermeture des bureaux de poste d'Aye, Marloie, Villers-devant-Orval et Muno et leur non-remplacement par des Points Poste" (n° 12658)

11.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Les bureaux de poste d'Aye et de Marloie ont été fermés, et ceux de Villers-devant-Orval et de Muno le seront prochainement. Aucun Point Poste n'ayant ouvert à proximité, les personnes âgées ou peu mobiles n'ont plus accès aux services de La Poste.

Quel est le calendrier de fermeture de ces quatre bureaux ? Pourquoi des Points Poste n'ont-ils pas été ouverts ? Des négociations sont-elles en cours dans ce but ? Les communes ont-elles été associées à la recherche d'une solution ? Quelles sont les pistes étudiées face à l'impossibilité d'ouvrir des Points Poste, notamment en milieu rural ? Ne convient-il pas, dans ce cas, de surseoir à la fermeture des bureaux ? En province du Luxembourg, combien de bureaux ont fermé sans ouverture préalable d'un Point Poste ? Cette situation n'illustre-t-elle pas l'enjeu différencié pour les régions rurales du maintien d'un service public postal fort ? Quelles sont les réponses de La Poste par rapport à cet enjeu ?

11.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Les bureaux d'Aye et Marloie ont fermé le 30 mars. À Muno et à Villers-devant-Orval, la fermeture est annoncée mais sa date n'est pas encore connue. En province de Luxembourg, trois bureaux ont fermé sans qu'un Point Poste ait pu être ouvert préalablement : Corbion, Aye et Marloie. Entre-

Marloie. In die drie gevallen is een oplossing intussen nabij.

Wanneer De Post moeite ondervindt om een PostPunt te openen, onderzoekt ze samen met de plaatselijke autoriteiten de mogelijkheden om een publiek of privaat partnership tot stand te brengen.

Ten slotte werd er in Marche-en-Famenne een proefproject met een mobiel kantoor in een bus opgezet.

11.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik ben blij dat er oplossingen gevonden werden voor de drie voornoemde kantoren, en ook de ontwikkeling van mobiele kantoren vind ik een goede zaak. Maar De Post had zich ertoe verbonden geen kantoren te sluiten zonder eerst een PostPunt te openen. De Post zou een gedifferentieerd beleid moeten voeren, want het tekortschieten van het postbedrijf heeft bijzonder nefaste gevolgen op het platteland.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugbetaling van vervoerkosten aan werknemers van De Post die zich met de wagen naar het werk begeven" (nr. 12671)

12.01 Valérie De Bue (MR): Sinds februari hebben de personeelsleden van De Post die met hun eigen voertuig naar het werk komen recht op een terugbetaling van hun vervoerskosten (voor een bedrag gelijk aan de volledige prijs van een treinabonnement tweede klas), terwijl degenen die gebruik maken van het openbaar vervoer hun abonnement nog voor 25 procent zelf moeten betalen.

Klopt het dat de gebruikers van het openbaar vervoer geen recht hebben op een volledige terugbetaling? Welke initiatieven werden er genomen om het personeel ertoe aan te zetten vaker gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets? Worden de personeelsleden van De Post er door de gehanteerde terugbetalingsregeling voldoende toe aangezet om minder gebruik te maken van de auto voor het woon-werkverkeer?

12.02 Minister Steven Vanackere (Frans): Het beleid van De Post inzake het woon-werkverkeer is erop gericht het gebruik van het openbaar vervoer zoveel mogelijk aan te moedigen.

Sommige personeelsleden kunnen vanwege hun specifieke traject of dienstrooster echter niet altijd met het openbaar vervoer op het werk raken. Voor die verplaatsingen is er voorzien in een

temps, une solution est en passe d'être trouvée dans les trois cas.

Dans le cas où La Poste a du mal à trouver un Point Poste, elle évalue avec les autorités locales les possibilités de partenariat, public ou privé.

Enfin, un test de bureau mobile dans un bus a été lancé à Marche-en-Famenne.

11.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Je me réjouis que des solutions aient été trouvées pour les trois bureaux cités, tout comme je me réjouis du développement de bureaux mobiles. Mais La Poste s'était engagée à ne fermer aucun bureau avant qu'un Point Poste ne soit ouvert. Elle devrait mettre en œuvre des politiques différenciées car sa défaillance est particulièrement dommageable en milieu rural.

L'incident est clos.

12 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le remboursement des frais de déplacement des employés de La Poste qui se rendent au travail en voiture" (n° 12671)

12.01 Valérie De Bue (MR): Depuis février, les employés de La Poste bénéficient d'un remboursement des frais de déplacement en véhicule personnel entre le domicile et le lieu de travail (100% d'un abonnement de train en deuxième classe), alors que ceux qui utilisent les transports en commun doivent encore payer 25 % de leur abonnement.

Est-il exact que les utilisateurs des transports en commun n'auraient pas accès au remboursement intégral? Quelles initiatives ont-elles été prises pour inciter le personnel à utiliser davantage les transports en commun ou le vélo? Le remboursement pratiqué par La Poste décourage-t-il suffisamment l'usage de la voiture?

12.02 Steven Vanackere, ministre (en français): La politique de La Poste en matière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail vise à encourager au maximum l'utilisation des transports publics.

Cependant, pour certains membres du personnel, il n'est pas toujours possible de se rendre au travail en transports en commun, pour des raisons de localisation ou d'horaire atypique. Une indemnité est

tegemoetkoming in de kosten. Die terugbetaling is niet wettelijk verplicht: bij De Post stelt het paritair comité de modaliteiten van die regeling vast.

De NMBS-treinkaart wordt al jaren volledig terugbetaald bij De Post; dat is historisch zo gegroeid. De abonnementen op het openbaar stads- en streekvervoer worden momenteel voor 75 procent terugbetaald. De terugbetaling van de verplaatsingskosten voor de personeelsleden die hun eigen voertuig gebruiken voor het woon-werkverkeer, werd onlangs inderdaad verhoogd tot 100 procent (in evenredigheid met de prijs van een NMBS-tweedeklasabonnement). De Post is van oordeel dat die tegemoetkoming nog "laag" genoeg is om het personeel ertoe aan te sporen toch het openbaar vervoer te gebruiken.

De terugbetaling van het woon-werkverkeer geldt niet alleen voor wie de auto neemt, maar ook voor carpoolpassagiers en medewerkers die met de fiets naar het werk gaan.

12.03 Valérie De Bue (MR): Men heeft natuurlijk niet altijd de keuze, en soms kan men niet anders dan de wagen nemen. Toch vind ik het jammer te moeten vaststellen dat de terugbetaling slechts 75 procent bedraagt voor wie de moeite doet om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Zijn er bijkomende maatregelen om carpooling aan te moedigen, of moet de huidige terugbetaling daartoe volstaan? Sommige bedrijven zorgen voor extra incentives om carpooling te stimuleren.

12.04 Minister Steven Vanackere (Frans): De beste incentive is dat al wie meerijdt met een collega, net als de collega-chauffeur zelf, het voordeel in kwestie geniet, én minder kosten betaalt.

12.05 Valérie De Bue (MR): Misschien kan er worden nagedacht over nog interessantere formules om het openbaar vervoer en carpooling te promoten?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Aangezien de heer Tuybens afwezig is, wordt zijn vraag nr. 12690 ingetrokken. Vraag nr. 12756 van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 12787 van de heer Flahaux wordt uitgesteld.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van

alors prévue pour les déplacements. Ce remboursement n'est pas une obligation légale : à La Poste, les modalités en sont fixées en commission paritaire.

Le remboursement intégral de l'abonnement SNCB existe à La Poste depuis des années pour des raisons historiques. Le remboursement des abonnements aux transports en commun urbains et régionaux s'élève actuellement à 75 %. Il est vrai que le remboursement des frais de déplacement des membres du personnel se rendant au travail avec leur véhicule personnel est récemment passé à 100 % (proportionnellement à la contre-valeur d'un abonnement SNCB en deuxième classe). La Poste estime que cette indemnité reste suffisamment « basse » que pour inciter son personnel à emprunter quand même les transports publics.

Le remboursement des déplacements domicile-lieu de travail ne se limite pas aux conducteurs d'une voiture, mais s'adresse aussi aux passagers en cas de covoiturage et aux collaborateurs se rendant au travail à vélo.

12.03 Valérie De Bue (MR): Certes, il n'est pas toujours possible de faire autrement et, parfois, on doit prendre sa voiture. Néanmoins, il est regrettable de constater que les remboursements, pour ceux qui font l'effort d'emprunter les transports en commun, ne s'élèvent qu'à 75 %.

Afin d'inciter au covoiturage, existe-t-il des mesures supplémentaires ou le remboursement l'inclut-il ? Certaines sociétés encouragent le covoiturage en créant un incitant supplémentaire.

12.04 Steven Vanackere, ministre (en français): La meilleure incitation est celle selon laquelle toute personne, qui partage la voiture d'un collègue, obtiendra comme ce dernier, l'avantage en question tout en ayant moins de coûts.

12.05 Valérie De Bue (MR): Peut-être pourrions-nous réfléchir à des formules encore plus intéressantes sur le plan de l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ?

L'incident est clos.

Le **président**: M. Tuybens étant absent, sa question n° 12690 est retirée. La question n° 12756 de Mme Jadin est transformée en question écrite. La question n° 12787 de M. Flahaux est reportée.

L'incident est clos.

13 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction

Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het kiezen voor alternatieve energie" (nr. 12791)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het spoor biedt heel wat mogelijkheden in de strijd voor meer duurzaamheid. In het beheerscontract van de NMBS wordt ruim aandacht besteed aan de vermindering van het energieverbruik in de gebouwen en de installaties van de NMBS. De maatschappij engageert zich daarenboven om een plan op te stellen om de gemiddelde CO₂-uitstoot per treinkilometer, per reizigerskilometer en per tonkilometer te verminderen. De NMBS verbindt er zich tevens toe om, inzake het opwekken van energie uit alternatieve bronnen, mogelijke partnerschappen te onderzoeken voor de installatie van windturbines en fotovoltaïsche zonnepanelen op bijvoorbeeld tunnelkokers of op sommige perronoverkappingen. Dit engagement is echter tot dusver dode letter gebleven.

In Nederland zetten de spoorwegen volop in op duurzame energie. ProRail heeft zelfs een wedstrijd georganiseerd voor de meest innovatieve suggestie inzake het CO₂-neutraal maken van een bepaald treintraject.

Welke initiatieven heeft de NMBS al genomen op het vlak van duurzame energie? Zijn er al partnerschappen gesloten met het oog op het opwekken van energie uit alternatieve bronnen? Zal de minister het sluiten van dergelijke partnerschappen in de hand werken? Wat denkt hij van de visie van ProRail? Heeft Infrabel plannen om op de tunnel van het Peerdsbos in Schoten zonnepanelen te plaatsen, zoals ik vorig jaar in een schriftelijke vraag suggereerde?

13.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Het meest duurzame energieverbruik is vanzelfsprekend het verbruik dat wordt vermeden. Gelet op de ambitie van de NMBS om het aantal reizigers en goederen in de toekomst te vermeerderen, beoogt men niet zozeer een verlaging in absolute cijfers dan wel een verlaging van het verbruik per gepresteerde reiziger- of tonkilometer. Deze ambitie zal terug te vinden zijn in de milieubeleidsplannen die volgende maand beschikbaar zullen zijn.

Infrabel heeft al wel partnerschappen gesloten rond projecten van alternatieve energie. Ze moeten nog wel in officiële documenten worden gegoten. Ik vermeld de participatie in de bouw van een windmolenpark langsheen het hst-traject Leuven-Luik in Gingelom. Infrabel koestert echter niet de

publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le choix pour des sources d'énergie alternatives" (n° 12791)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le chemin de fer offre de nombreuses possibilités dans la lutte pour une durabilité accrue. Une grande attention est prêtée dans le contrat de gestion de la SNCB à la réduction de la consommation d'énergie dans les bâtiments et les installations de la SNCB, laquelle s'engage par surcroît à confectionner un plan de réduction des émissions moyennes de CO₂ par km-train, km-passager et km-tonne. En matière de production d'énergie à partir de sources non traditionnelles, la SNCB s'engage par ailleurs à examiner la possibilité de conclure des partenariats en vue de la construction d'éoliennes et de la pose de panneaux solaires photovoltaïques, notamment sur les tunnels ou sur la couverture de certains quais. Cet engagement est toutefois, resté lettre morte à ce jour.

Les chemins de fer néerlandais misent pleinement sur les énergies durables. ProRail a même organisé un concours récompensant la proposition la plus novatrice en matière de neutralité carbone pour un trajet en train déterminé.

Quelles initiatives ont déjà été prises par la SNCB en matière d'énergies durables ? Des partenariats ont-ils déjà été conclus en vue de la production d'énergie à partir de sources alternatives ? Le ministre soutiendra-t-il la conclusion de tels partenariats ? Que pense-t-il de l'action de ProRail ? Infrabel a-t-elle échafaudé des plans en vue de l'installation de panneaux solaires au-dessus du tunnel du Peerdsbos à Schoten, comme je l'avais suggéré l'année dernière dans une question écrite ?

13.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : L'énergie la plus durable est bien évidemment celle qui n'est pas consommée. Dans le cadre de l'ambition affichée par la SNCB de voir augmenter le nombre de voyageurs et de marchandises transportés à l'avenir, l'objectif portera sur la réduction de la consommation par voyageur ou par tonne transporté par kilomètre, plus que sur une réduction en chiffres absolus. Cette ambition se traduira dans les plans environnementaux qui seront disponibles le mois prochain.

Infrabel a déjà conclu des partenariats relatifs à des projets centrés sur les énergies de substitution mais ces initiatives doivent encore être coulées dans des textes officiels. Mentionnons à cet égard la participation dans la construction d'un parc

ambitie om telkens financieel te participeren in dergelijke projecten.

d'éoliennes le long de la LGV Louvain-Liège à Gingelom. Infrabel n'a cependant pas l'intention d'apporter une participation financière dans tous les projets de ce type.

De NMBS staat zeker niet afkerig tegenover initiatieven zoals ProRail in Nederland heeft genomen. Een en ander wordt momenteel op de voet gevolgd.

La SNCB n'est pas opposée à des initiatives telles que celles de ProRail aux Pays-Bas. Ces projets sont suivis très attentivement.

De milieutroeven van het vervoer per spoor worden in de NMBS-communicatie geregeld in de verf gezet. Het is de bedoeling dat deze aandacht nog verder zal worden verscherpt. Door meer reizigers en goederen per spoor te vervoeren, kan de globale CO₂-emissie van alle vervoersmodi in ons land vanzelfsprekend worden teruggedrongen.

Les atouts environnementaux du transport ferroviaire sont régulièrement rappelés dans le cadre de la communication de la SNCB et l'objectif est de renforcer encore cette perspective. Il va de soi qu'un accroissement du nombre de voyageurs et de marchandises transportés par chemin de fer permettra de réduire l'émission globale de CO₂ dans notre pays, tous modes de transport confondus.

Inzake de tunnelkoker van het Peerdsbos bestaan er wel degelijk concrete initiatieven. Infrabel gaat wel niet zelf systematisch op zoek naar dergelijke projecten van hernieuwbare energie. Wel worden alle mogelijke partners actief bevraagd.

En ce qui concerne le tunnel du Peerdsbos, il existe bien des initiatives concrètes. Infrabel ne recherche pas systématiquement elle-même de tels projets dans le domaine des énergies renouvelables mais tous les partenaires potentiels sont activement consultés.

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De NMBS moet inspikken op de huidige trend waarbij bedrijven investeren in de plaatsing van energieopwekkende installaties op allerlei grote gebouwen.

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): La SNCB doit s'inscrire dans la tendance actuelle qui voit des entreprises investir dans la pose d'installations productrices d'énergie sur toute une série de grands bâtiments.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Raf Terwingen aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de overlast in het station van Tongeren" (nr. 12809)
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station van Tongeren" (nr. 12839)
- de heer Bert Schoofs aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de overlast en de onveiligheid aan het station van Tongeren" (nr. 13222)

De **voorzitter**: De heer Terwingen en de heer Schoofs zijn niet aanwezig. Beide vragen worden omgezet in een schriftelijke vraag.

14 Questions jointes de

- M. Raf Terwingen au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les incivilités dans la gare de Tongres" (n° 12809)
- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Tongres" (n° 12839)
- M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les incivilités et l'insécurité dans la gare de Tongres" (n° 13222)

Le **président**: M. Terwingen et M. Schoofs ne sont pas présents. Leurs deux questions sont transformées en questions écrites.

14.01 David Geerts (sp.a): Volgens een

14.01 David Geerts (sp.a): D'après un article de

krantenbericht zou het station van Tongeren gesloten zijn omwille van absentisme als gevolg van vandalenstreken en een onwerkbaar werksituatie.

Zitten er geen knipperlichten in de procedure om absentisme aan het licht te brengen? Vanaf wanneer was men op de hoogte van de problemen? Wat doet men om deze situatie daar en in de andere stations te normaliseren en te vermijden?

14.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Ik ben op de hoogte van deze problemen. Voor een eventueel verband met de drugsproblematiek in de grensgemeenten verwijs ik de heer Geerts naar de minister van Binnenlandse Zaken.

Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS Holding, houdt op verschillende tijdstippen minstens drie keer per week toezicht in het station van Tongeren. De cel Preventie en Sociale Veiligheid van de NMBS Holding onderhandelt momenteel met de korpschef van de lokale politie en de Tongerse burgemeester over het sluiten van een samenwerkingsverband inzake veiligheid in en rond het station van Tongeren tussen de lokale politie, de burgemeester, de preventiediensten en de spoorwegpolitie. De bedoeling van dat samenwerkingsverband is om samen concrete actieplannen en preventieprojecten inzake veiligheid te definiëren en uit te voeren. De eerste vergadering vond op 8 april 2009 plaats.

14.03 **David Geerts** (sp.a): Zou het niet logisch zijn dat er een standaardprocedure zou gelden, om ook met andere gemeenten samen te werken? Zo zou men ook preventief kunnen werken.

14.04 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): In politiezones waarbij verschillende gemeenten betrokken zijn, worden ook de lokale besturen van de aanpalende gemeenten bij de discussies over een veiligheidsplan betrokken. Ik zou het voor het concrete geval van Tongeren moeten nakijken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12823 van de heer Arens wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Het incident is gesloten.

15 **Samengevoegde vragen van**
- de heer **Michel Doomst** aan de vice-

presse, la gare de Tongres serait fermée pour cause d'absentisme du personnel à la suite d'actes de vandalisme et de conditions de travail impossibles.

Des signaux d'alarme, au niveau des procédures, ne permettent-ils pas de mettre en lumière les problèmes d'absentisme ? Depuis quand était-on informé des problèmes ? Que fait-on pour normaliser et pour prévenir ce type de situation dans cette gare ainsi que dans d'autres gares ?

14.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Je suis au courant de ces problèmes. Pour ce qui concerne un lien éventuel avec la problématique de la drogue dans les communes frontalières, je renvoie M. Geerts vers le ministre de l'Intérieur.

Securail, le service de sécurité de la SNCB-Holding, assure régulièrement et au moins trois fois par semaine une surveillance dans la gare de Tongres. La cellule de prévention et de sécurité sociétale de la SNCB-Holding négocie actuellement avec le chef de corps de la police locale et le bourgmestre de Tongres en vue de la conclusion d'un accord de coopération en matière de sécurité dans et aux abords de la gare de Tongres entre la police locale, le bourgmestre, les services de prévention et la police des chemins de fer. Cet accord de coopération vise à définir et à exécuter conjointement des plans d'action concrets et des projets de prévention en matière de sécurité. La première réunion a eu lieu le 8 avril 2009.

14.03 **David Geerts** (sp.a) : Ne serait-il pas logique d'appliquer une procédure standard, permettant également une collaboration avec d'autres communes ? Cela permettrait également d'effectuer un travail préventif.

14.04 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Dans les zones de police qui relèvent de plusieurs communes, les administrations locales des communes voisines sont également associées aux discussions relatives au plan de sécurité. Je devrais vérifier ce qu'il en est dans le cas concret de Tongres.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 12823 de M. Arens est transformée en question écrite.

L'incident est clos.

15 **Questions jointes de**
- M. **Michel Doomst** au vice-premier ministre et

eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de plannen van De Lijn en de inzet van de lightrain" (nr. 12838)

- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "lightrail in Vlaanderen" (nr. 12849)

15.01 Michel Doomst (CD&V): De Vlaamse minister van Mobiliteit pleitte er op een congres voor om dringend in te zetten op meer spoorverbindingen. Zij doelde daarmee op de inzet van lightrains. Minister Vervotte situeerde vorig jaar de belangrijkste knelpunten bij het wettelijk kader en de veiligheid ervan. De stuurgroep Lightrail zou de mogelijkheden verder uitdiepen en was ook van plan om een aantal proefprojecten voor te stellen.

Hoe ver staat de stuurgroep? Is er al overleg geweest tussen de Gewesten en de NMBS? In welke mate is de inzet van lightrains door de NMBS verder onderzocht? Wat is de stand van zaken in de proefprojecten? Wat leren de studies over de toepasbaarheid?

15.02 David Lavaux (cdH): De Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn wil sneltrams en lichte treinen inzetten op middellange trajecten. De Vlaamse minister van Mobiliteit vindt dat De Lijn moet investeren in de spoorlijnen, maar erkent tegelijkertijd dat de NMBS beslist over de lichte trein. Ze pleit voor samenwerking. Die uitspraken verbazen mij, want de spoorwegen zijn een uitsluitend federale bevoegdheid. Bovendien werd er een samenwerkingsakkoord gesloten en een verdeelsleutel tussen de Gewesten vastgelegd voor de spoorinvesteringen. Hebben de NMBS-Groep en De Lijn de hoofden bijeengestoken? Hoe staat de NMBS-Groep tegenover de lichte trein? Bent u van plan het huidige samenwerkingsakkoord aan te passen?

15.03 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Projecten met lightrail, bijvoorbeeld in Duitsland of Frankrijk, tonen duidelijk aan dat bij de keuze van de modi de complementariteit moet spelen. Dat staat of valt uiteraard met de capaciteit van onze openbaarvervoermaatschappijen om goed met elkaar samen te werken. De beschikbare infrastructuur moet op een correcte en veilige manier gebruikt kunnen worden. In een dossier als lightrail kunnen onze openbaarvervoermaatschappijen aantonen dat ze

ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les projets de De Lijn et l'utilisation du 'light train'" (n° 12838)

- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le light rail en Flandre" (n° 12849)

15.01 Michel Doomst (CD&V) : Lors d'un congrès, la ministre flamande de la Mobilité a plaidé pour une augmentation urgente du nombre de liaisons ferroviaires. Elle voulait ainsi évoquer le recours aux trains légers (*light trains*). Alors qu'elle était ministre, Mme Vervotte avait estimé l'an dernier que les principaux obstacles avaient trait au cadre légal et à la sécurité. Le groupe d'experts « lightrail » devait poursuivre l'exploration des possibilités et envisageait de proposer une série de projets-pilotes.

Quel est l'état d'avancement des travaux de ce groupe ? Une concertation a-t-elle déjà été organisée entre les Régions et la SNCB ? Dans quelle mesure la SNCB continue-t-elle d'examiner la possibilité de mettre en service des trains légers ? Où en sont les projets-pilotes ? Quelles sont les conclusions des études de faisabilité ?

15.02 David Lavaux (cdH) : La société De Lijn a l'ambition de mettre en service des trams et des trains légers pour assurer des liaisons sur des distances moyennes. La ministre flamande de la Mobilité estime que De Lijn doit investir dans les voies ferrées tout en reconnaissant que le train léger relève de la compétence de la SNCB. Elle plaide pour une collaboration. Je suis étonné de ces déclarations puisque les chemins de fer relèvent exclusivement du fédéral et qu'il existe un accord de coopération et une clef de répartition des investissements ferroviaires entre les Régions. Des discussions ont-elles eu lieu à ce sujet entre le groupe SNCB et De Lijn ? Quelle est la position du groupe SNCB par rapport au train léger ? Allez-vous faire évoluer l'accord de coopération actuel ?

15.03 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Les projets de *light rail* tels que ceux mis en œuvre en Allemagne et en France montrent clairement la nécessité d'une complémentarité dans le choix des modes de transport. Cet aspect dépend bien entendu en grande partie de la capacité de nos sociétés de transport en commun à collaborer efficacement entre elles. L'infrastructure disponible doit être utilisée à bon escient et en toute sécurité. Un dossier tel que celui du *light rail* offre à nos sociétés de transport en commun l'occasion de

na meer dan twintig jaar staatshervorming in staat zijn om complementair te werken.

Om de klanten beter te helpen moeten de opportuniteiten van lightrail zeker worden onderzocht, zonder de moeilijkheden te onderschatten.

De stuurgroep Lightrail heeft al een aantal lightrailstudies laten uitvoeren. Daaruit blijkt dat eerst nog een aantal belangrijke knelpunten moet worden uitgeklaard, onder meer inzake veiligheid, mogelijke lightrailexploitatievormen en het juridische kader. Inzake veiligheid wordt er binnen de stuurgroep, in samenwerking met de dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen van de FOD Mobiliteit en Vervoer, gewerkt aan de bepaling van een wettelijk normenkader voor lightrailmaterieel. De andere knelpunten moeten worden aangepakt op federaal en gewestelijk vlak. De stuurgroep heeft een aantal mogelijke lightrailexploitatievormen gedefinieerd, die als basis kunnen dienen voor de besprekingen tussen de federale overheid en de Gewesten.

Op basis van de door de overheid gekozen lightrailexploitatievormen, zal de aanpassing van een aantal wetten, decreten en ordonnances nog noodzakelijk zijn.

(Frans) De NMBS-Groep werkt voort aan de studie betreffende de invoering van de lightrail op bestaande en op nieuwe infrastructuur, en deels op bestaande en deels op nieuwe infrastructuur. De NMBS is klaar met de marktanalyse en met de kosten-batenanalyse voor de geselecteerde projecten. Die studies zullen worden aangevuld met een technische analyse en met een economische kosten-batenanalyse. De haalbaarheidsstudie zal eind september 2009 worden overgezonden aan het Directoraat-generaal Vervoer te Land, aan de staatssecretaris voor Mobiliteit en aan mijzelf.

(Nederlands) Inzake overleg heb ik laten aanvoelen dat de regionale vervoermaatschappijen De Lijn, TEC en MIVB deelnemen aan de stuurgroep Lightrail.

(Frans) Er werd geen contact opgenomen met De Lijn in verband met het plan "Mobiliteitsvisie De Lijn 2020". De NMBS-Groep werd uitgenodigd op het congres in Leuven waar De Lijn op 21 april haar visie op de mobiliteit in 2020 uiteenzette. Er vonden echter wel gesprekken plaats over het Spartacusplan voor Limburg.

Net als de NMBS-groep ben ik me ervan bewust dat light rail een interessante formule is voor bepaalde marktsegmenten. Wij wachten op de resultaten van

démontrer, après plus de vingt ans de réforme de l'État, qu'elles sont en mesure de fonctionner complémentirement.

Dans l'intérêt de la clientèle, les difficultés inhérentes à cette formule ne doivent pas être sous-estimées dans le cadre de l'examen des possibilités offertes par ce matériel ferroviaire léger.

Les études commandées par le groupe de pilotage Lightrail ont permis de mettre en évidence plusieurs problèmes importants à résoudre, notamment dans les domaines de la sécurité, des formes d'exploitation et du cadre juridique. Sur le plan de la sécurité, le groupe s'emploie, en collaboration avec le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer du SPF Mobilité et Transports, à élaborer un cadre de normes légales applicables au matériel *light rail*. Les autres difficultés doivent être appréhendées aux niveaux fédéral et régional. Le groupe de pilotage a défini plusieurs formes d'exploitation possibles pouvant servir de base aux discussions entre le fédéral et les Régions.

Les formes d'exploitation qui auront été retenues par les autorités nécessiteront la modification de plusieurs lois, décrets et ordonnances.

(En français) Le groupe SNCB poursuit l'étude relative au *light rail* sur infrastructure existante, sur nouvelle infrastructure et en trafic mixte. La SNCB vient de terminer l'étude de marché et l'analyse coûts-bénéfices des projets sélectionnés. Ces études seront complétées par une analyse technique et une analyse économique coûts-bénéfices. L'étude de faisabilité sera remise fin septembre 2009 à la Direction générale du Transport terrestre, au secrétaire d'État à la Mobilité et à moi-même.

(En néerlandais) En ce qui concerne la concertation, j'ai laissé entendre que les sociétés régionales de transport De Lijn, TEC et STIB participent au groupe de coordination Lightrail.

(En français) Aucun contact n'a été pris avec De Lijn en ce qui concerne le plan « *Mobiliteitsvisie De Lijn 2020* ». Le groupe SNCB a toutefois été invité au congrès de Louvain où De Lijn a présenté le 21 avril sa vision de la mobilité en 2020. Par contre, des discussions ont eu lieu au sujet du plan *Spartacus* dans le Limbourg.

Je suis conscient, comme le groupe SNCB, que le *light rail* est intéressant pour certains segments du marché. Mais attendons les résultats de l'étude.

de studie dienaangaande. Na een analyse zal ik nagaan of de samenwerking tussen de NMBS en de gewestelijke vervoermaatschappijen moet worden aangepast.

15.04 Michel Doomst (CD&V): Uit het antwoord blijkt duidelijk dat de minister positiever staat tegenover het aanbod van mevrouw Van Brempt dan zij liet uitschijnen. Het is moeilijk om mensen op het openbaar vervoer te krijgen in plaats van in de auto. Dit dwingt ons om creatiever na te denken over oplossingen die ergens tussen bus, tram en trein in liggen. Men moet het wettelijke kader goed voorbereiden, maar ook snel duidelijkheid scheppen over het investeringsprogramma dat tot resultaten op het terrein moet leiden.

15.05 David Lavaux (cdH): Ik wacht de resultaten van de haalbaarheidsstudie met ongeduld in. Wij zullen er nauwlettend op toezien dat het samenwerkingsakkoord en vooral de verdeelsleutel in acht genomen worden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12874 van de heer Flahaux wordt uitgesteld.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een ongeval op een overweg zonder slagbomen" (nr. 12830)

16.01 Hilde Vautmans (Open Vld): Op 19 april 2009 kwam een jonge vrouw om het leven bij het oversteken van een onbewaakte overweg in Kermt. Op dezelfde plaats viel er in 2007 ook al een dode.

Welke maatregelen zullen er worden genomen om deze en alle onbewaakte overwegen in Limburg te beveiligen? Hoeveel zijn de gesprekken met de stad Hasselt gevorderd en wanneer komt er een beslissing over deze overweg?

16.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Over dit soort van incidenten kan er elke week in deze commissie een vraag worden gesteld: er doet zich jaarlijks een vijftigtal van dergelijke ongevallen voor.

Sinds 2003 is er al heel wat overleg geweest tussen

Après analyse, je verrai s'il faut faire évoluer la coopération entre la SNCB et les sociétés régionales.

15.04 Michel Doomst (CD&V): Il ressort de la réponse que le ministre adopte vis-à-vis de la proposition de Mme Van Brempt une attitude plus positive qu'elle ne l'a elle-même laissé apparaître. Il est difficile de changer les habitudes et de faire passer les gens de l'auto aux transports en commun. Nous devons dès lors réfléchir à des solutions plus créatives se situant à un point de rencontre entre bus, tram et train. Il s'impose de bien préparer le cadre légal et de faire rapidement la clarté sur le programme d'investissement qui doit aboutir à des résultats sur le terrain.

15.05 David Lavaux (cdH): J'attends avec impatience les résultats de l'étude de faisabilité. Nous serons très attentifs à ce que l'accord de coopération et surtout la clé de répartition soient respectés.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 12874 de M. Flahaux est reportée.

L'incident est clos.

16 Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "un accident survenu à un passage à niveau sans barrières" (n° 12830)

16.01 Hilde Vautmans (Open Vld): Le 19 avril 2009, une jeune femme est décédée en traversant un passage à niveau non gardé à Kermt. Une personne était déjà décédée au même endroit en 2007.

Quelles mesures va-t-on prendre pour sécuriser ce passage à niveau ainsi que tous les passages à niveau non gardés du Limbourg? Où en sont les discussions avec la ville de Hasselt et quand une décision sera-t-elle prise à propos de ce passage à niveau?

16.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais): Une question pourrait être posée chaque semaine à propos de ce type d'accident dans votre commission car on en recense annuellement une cinquantaine.

Depuis 2003, Infrabel et la Ville de Hasselt se sont

Infrabel en de stad Hasselt over de onbewaakte spoorwegovergang in Kermt. Infrabel wil de overweg liefst afschaffen. Dit is echter pas mogelijk een jaar na het verkrijgen van de bouwvergunning voor het aanleggen van een weg naar de nabijgelegen overweg. Tot dusver heeft Ruimtelijke Ordening die vergunning nog niet afgeleverd.

In Vlaanderen zijn er vandaag nog 65 overwegen met uitsluitend een sint-andreaskruis als signalisatie. Hiervan bevinden er zich zestien in Limburg. Infrabel beoogt om uiterlijk tegen 2015 de onbewaakte overwegen op de reizigerslijnen – vijftien van de 65 - ofwel af te schaffen, ofwel uit te rusten met actieve signalisatie. Op reizigerslijnen is er niet alleen meer verkeer, de aankomende treinen hebben ook een hogere snelheid.

16.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Gaat het om de dienst Ruimtelijke Ordening van het Vlaamse Gewest of van de stad Hasselt?

16.04 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik laat dat nakijken.

16.05 Hilde Vautmans (Open Vld): Dat men liefst zes jaar nodig heeft om vijftien overwegen te beveiligen, verbaast me.

16.06 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De verklaring hiervoor is dat men op lokaal niveau van Infrabel een alternatief verwacht wanneer er ergens een overweg wordt afgeschaft en dat neemt wat tijd in beslag.

16.07 Hilde Vautmans (Open Vld): Dan moet men in afwachting van een definitieve oplossing maar de bewuste overwegen uitrusten met minimale signalisatie.

16.08 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Dat heeft natuurlijk wel zijn prijskaartje.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr. 12881 van de heer Schoofs, die samengevoegd is met die van de heer Van Hecke, wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

17 Samengevoegde vragen van
- de heer Bert Schoofs aan de vice-eersteminister

déjà abondamment concertées au sujet du passage à niveau non gardé de Kermt. Infrabel en souhaiterait la suppression, ce qui ne serait toutefois possible qu'un an après l'obtention du permis de bâtir pour la construction d'une route menant au passage à niveau situé à proximité. Or l'Aménagement du Territoire n'a pas encore délivré ce permis à ce jour.

En Flandre, il reste encore 65 passages munis pour seule signalisation d'une croix de Saint-André. Seize d'entre eux sont situés dans le Limbourg. S'agissant des passages à niveau non gardés sur les lignes empruntées par les trains de passagers – soit quinze sur un total de soixante-cinq –, Infrabel a l'intention de les supprimer ou de les équiper d'une signalisation active d'ici 2015 au plus tard. Sur les lignes pour le transport de passagers, le trafic est non seulement plus dense mais les trains circulent aussi à une vitesse plus élevée.

16.03 Hilde Vautmans (Open Vld): S'agit-il du service de l'Aménagement du Territoire de la Région flamande ou de celui de la Ville de Hasselt?

16.04 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais): Je vais faire vérifier.

16.05 Hilde Vautmans (Open Vld): Je suis un peu surprise qu'il faille six ans pour sécuriser quinze passages à niveau.

16.06 Steven Vanackere, ministre (En néerlandais): La raison en est qu'en cas de suppression d'un passage à niveau, les autorités locales attendent d'Infrabel une solution de remplacement, ce qui ne se fait pas du jour au lendemain.

16.07 Hilde Vautmans (Open Vld): Je pense qu'en attendant une solution définitive, il convient d'équiper les passages à niveau concernés d'une signalisation minimale.

16.08 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais): ce qui n'est évidemment pas gratuit.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 12881 de M. Schoofs, qui est jointe à celle de M. Van Hecke, est transformée en question écrite.

Président: M. Jef Van den Bergh.

17 Questions jointes de
- M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et

en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het heropenen en herpositioneren van nieuwe stations in de provincie Limburg" (nr. 12881)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "treinproblemen in de Kempen" (nr. 12953)

17.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Er zijn geregeld problemen met het treinverkeer van de Kempen naar Brussel en omgekeerd. Eind maart was dat opnieuw het geval. Pendelaars moesten via Antwerpen reizen en anderhalf uur recht staan in een overvolle trein. Ook de frequentie zorgt voor problemen. In de ochtendspits zijn er twee treinen, in de avondspits slechts één. Bovendien moeten pendelaars op het nog altijd niet verharde perron in Herentals na elke regenbui in de modder lopen en ook de elektronische aankondigingsborden werken vaak niet.

Wat zijn de oorzaken van al die problemen? De aankondigingsborden werken al twee weken niet. Waarom duurt het zo lang om die te herstellen? Komt er in de nieuwe dienstregeling eind dit jaar een extra trein in de avondspits? Hoe ver staat het met de beloofde verharding van het perron in Herentals?

17.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Zowel op 26 als op 27 maart stelde men kort voor het vertrek van de trein technische problemen vast aan het stuurrijtuig. Bij nieuw materiaal zoals de M6 komen dergelijke kinderziekten vaak voor. Ook op 22 april kon de trein daardoor niet rijden. Ondertussen is gebleken dat het om een softwareprobleem ging. Een nieuwe versie van de software kan wellicht voor een oplossing zorgen.

De infrastructuur met één spoor en stukken die niet geëlektrificeerd zijn, maakt het moeilijk om bijkomende treinen in te leggen, temeer omdat die moeten worden ingepast in de drukke spoorassen Antwerpen-Brussel en Lier-Herentals. Dat geldt trouwens ook in het weekend, want dan gebeuren verschillende infrastructuurwerken en is er uiteraard minder personeel. Toch zijn we aan het bestuderen hoe we het aanbod kunnen uitbreiden en optimaliseren. De technische en mobiliteitsstudie, waarbij ook naar de mogelijke elektrificatie van

ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la réouverture et le repositionnement de nouvelles gares dans la province du Limbourg" (n° 12881)

- M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes de train en Campine" (n° 12953)

17.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): La circulation des trains sur la liaison entre la Campine et Bruxelles est régulièrement perturbée. Ce fut encore le cas fin mars. Les navetteurs concernés ont dû transiter par Anvers et rester debout pendant une heure trente dans un train bondé. La fréquence des liaisons pose également problème, avec deux trains à l'heure de pointe du matin et un seul à l'heure de pointe du soir. Par ailleurs, les quais de la gare de Herentals se transforment toujours en borbier à la moindre averse et les panneaux d'information électroniques y sont régulièrement hors d'usage.

Quelles sont les causes de ces problèmes ? Cela fait deux semaines que les panneaux électroniques sont en panne. Pourquoi la réparation prend-elle autant de temps ? De nouveaux horaires entreraient-ils en vigueur à la fin de l'année, avec un train supplémentaire à l'heure de pointe du soir ? Quand les quais de la gare de Herentals seront-ils recouverts d'un revêtement en dur, comme promis ?

17.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : Les 26 et 27 mars, des problèmes techniques ont été constatés sur la voiture pilote peu avant le départ du train. De tels problèmes de rodage sont observés fréquemment sur du matériel neuf comme les M6. Le train n'a pas pu circuler non plus le 22 avril, en raison des mêmes problèmes. Il est apparu dans l'intervalle qu'un problème de logiciel était à l'origine de ces incidents. L'installation d'une nouvelle version du logiciel permettra sans doute de remédier au problème.

L'infrastructure à voie unique ainsi que les tronçons non électrifiés rendent difficile la mise en service de trains supplémentaires, d'autant que ces derniers devraient s'insérer sur les axes ferroviaires denses que sont les lignes Anvers-Bruxelles et Lier-Herentals. Il en va d'ailleurs de même le week-end étant donné les effectifs réduits ainsi que les travaux d'infrastructure réalisés durant ces deux journées. Nous étudions toutefois la possibilité d'élargir et d'optimiser l'offre. Les études techniques et de mobilité, dans le cadre desquelles est

lijn 15 tussen Herentals en Mol wordt gekeken, zijn daarover nog aan de gang. Op basis van wat technisch mogelijk is en van het beschikbare materiaal willen we uiteraard graag tegemoet komen aan de grieven van de reizigers uit de Kempen.

In het beheercontract met de NMBS is ook bepaald dat ze via het onderzoeken van het marktpotentieel en in samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen moet analyseren waar de missing links liggen in het treinaanbod en hoe ze dat beter moet afstemmen op de noden van de pendelaars en de potentiële reizigers. Midden 2010 verwachten we de resultaten van die studie.

De perrons in Herentals zullen worden verhard tijdens de werken om ze te verhogen. Deze werken maken geen deel uit van het meerjareninvesteringsplan 2008-2012. Er is dus nog geen timing voor vastgelegd.

17.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Er zijn blijkbaar veel studies...

17.04 Minister Steven Vanackere (*Nederlands*): Ik heb misschien voor verwarring gezorgd door naar de softwareproblemen te verwijzen, maar die hebben niets te maken met de moeilijkheden rond de motorstellen, wel met de vraag over het defect van de aankondigingsborden.

17.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Ik hoop dat de studie over de verbetering van de dienstverlening en de resultaten daarvan niet te lang op zich zullen laten wachten. Dat de verharding van het perron in Herentals nog niet is opgenomen in het investeringsplan, betekent wellicht dat de mensen daarop nog tot 2013 of 2014 zullen moeten wachten. Misschien zou men toch kunnen bekijken of men met kleinere werkzaamheden niet kan vermijden dat de mensen er door de modder moeten blijven stappen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12882 van de heer Schoofs wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

18 Vraag van de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het nieuw internationaal sorteercentrum van De Post op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 12890)

envisagée l'électrification de la ligne 15 entre Herentals et Mol, sont toujours en cours. Nous avons bien entendu la volonté de tenir compte des griefs exprimés par les voyageurs de la Campine en fonction des possibilités techniques et du matériel disponible.

Aux termes de son contrat de gestion, la SNCB doit également identifier les chaînons manquants de l'offre ferroviaire et rechercher les moyens de mieux faire correspondre cette dernière aux besoins des navetteurs et des voyageurs potentiels, le tout par le biais de l'analyse du potentiel de marché et en collaboration avec les sociétés de transport régionales. Nous attendons les résultats de cette étude pour la mi-2010.

Les quais de la gare de Herentals recevront un revêtement en dur au moment où seront réalisés les travaux de rehaussement desdits quais. Ces travaux ne sont pas prévus dans le plan d'investissement pluriannuel 2008-2012 et aucun calendrier n'a dès lors encore été fixé.

17.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Les études sont semble-t-il nombreuses...

17.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*): J'ai peut-être semé une certaine confusion en évoquant les problèmes logiciels mais ceux-ci sont étrangers aux problèmes relatifs au matériel roulant. Ils expliquent par contre la panne au niveau des panneaux d'information.

17.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): J'espère que l'étude sur l'amélioration du service sera menée à bref délai et que nous en connaîtrons rapidement les résultats. Etant donné que la pose d'un revêtement en dur sur les quais de la gare de Herentals n'est pas encore prévue au programme d'investissement, les navetteurs devront probablement encore attendre 2013 ou même 2014 avant de voir la réalisation de ces travaux. Certains travaux de moindre envergure ne permettraient-ils pas d'éviter entre-temps que les voyageurs ne pataugent dans la boue ?

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 12882 de M. Schoofs est transformée en question écrite.

18 Question de M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nouveau centre de tri international de La Poste sur le site de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 12890)

18.01 David Lavaux (cdH): Onlangs stelde De Post het European Mail Center voor, een nieuw sorteercentrum op de nationale luchthaven. Er werken 400 werknemers. De verantwoordelijken zijn van oordeel dat de centralisering van alle diensten van het internationaal sorteercentrum in gebouwen die worden gehuurd op de luchthaven, tot een rationalisatie zal leiden. Wat zijn de gevolgen van die centralisering voor de werkgelegenheid? Welk statuut heeft het personeel van BPI (Belgian Post International)?

18.02 Minister Steven Vanackere (*Frans*): De rationalisatie vloeit voort uit het feit dat die diensten voorheen versnipperd waren over verscheidene sites. Er zal op die nieuwe site van BPI op Brucargo niet minder, maar net meer personeel werken: de projecten van De Post zullen zonder enige twijfel voor banengroei zorgen.

BPI is geen dochteronderneming, maar een onderdeel van De Post. Er werken zowel statutaire personeelsleden als contractuele medewerkers.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12896 van de heer Flahaux wordt uitgesteld.

19 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "treinoverwegen en 'trage wegen'" (nr. 12952)

19.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): De minister is een campagne gestart over veiligheid bij treinoverwegen. Een belangrijke maatregel is het verminderen van de onbewaakte overwegen. Tegen 2015 zal ons land een tweehonderdtal overwegen minder tellen. Zo dreigt wel een groot aantal trage wegen te worden afgesloten, die historisch, landschappelijk, toeristisch en als alternatieve route belangrijk zijn. Infrabel moet deze wegen maximaal respecteren.

Hoeveel overgangen op trage wegen werden al gesloten? Hoe verloopt het overleg tussen de lokale en provinciale overheden? Hoe kan men dit overleg beter organiseren? Het is niet steeds duidelijk wie het aanspreekpunt is bij de NMBS. Wat wordt daaraan gedaan? Wat zal de minister doen om het voortbestaan van de trage wegen te garanderen in combinatie met veiliger overgangen?

18.01 David Lavaux (cdH): La Poste a présenté dernièrement le European Mail Center, nouveau centre de tri à l'aéroport national. Ce centre compte 400 travailleurs. Les responsables estiment que le regroupement de tous les services du centre de tri international dans des bâtiments loués à l'aéroport rationalisera cette tâche. Quel sera l'impact de ce regroupement des services sur l'emploi ? Quel est le statut du personnel employé par BPI ?

18.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : La rationalisation porte sur le fait que ces services étaient éparpillés sur plusieurs sites. L'effectif de ce nouveau site de BPI à Brucargo ne diminuera pas, au contraire : les projets de La Poste entraîneront certainement une augmentation du personnel.

BPI n'est pas une filiale mais une entité de La Poste. Le personnel se compose de statutaires et de contractuels.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 12896 de M. Flahaux est reportée.

19 Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les passages à niveau et les 'voies lentes'" (n° 12952)

19.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Le ministre a lancé une campagne sur la sécurité aux passages à niveau. La diminution du nombre de passages à niveau non gardés constitue dans ce cadre un élément important. D'ici à 2015, environ 200 passages à niveau devraient être supprimés dans notre pays. Cette suppression risque cependant aussi d'entraîner celle d'un grand nombre de petites voiries qui ont cependant leur importance sur le plan historique, paysager et touristique ou encore comme route alternative. Infrabel devrait s'efforcer de conserver au maximum les voiries en question.

Combien de passages à niveau sur des voies lentes ont déjà été fermés ? Qu'en est-il de la concertation avec les autorités locales et provinciales ? Comment mieux structurer cette concertation ? Il n'est pas toujours aisé de savoir à qui s'adresser exactement à la SNCB. Quelles mesures sont prises pour remédier à cette situation ? Quelles initiatives le ministre a-t-il l'intention de prendre pour garantir la pérennité des voies lentes tout en

améliorant la sécurité aux passages à niveau ?

19.02 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): In de lijst van de af te schaffen overwegen is niet aangeduid of ze zich aan trage overwegen bevinden.

Elke afschaffing van een openbare overweg wordt besproken met de wegbeheerder en gebeurt via een KB, dat voorafgegaan wordt door een openbaar onderzoek.

Het aanspreekpunt binnen de NMBS-Groep voor overwegen op in dienst zijnde spoorlijnen is de dienst Sturing Investeringsprojecten van Infrabel. Infrabel is voldoende bekend bij gemeentebesturen en burgers.

Bij het afschaffen van een openbare overweg wordt steeds een alternatief geboden.

19.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): De bekommernis blijft. Omleidingen kunnen uitkomen op een drukke straat met een brug over de spoorweg.

Zal Infrabel luisteren naar een gemeentebestuur dat een bepaalde trage weg bijzonder belangrijk vindt, of doet het zijn zin?

19.04 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Meestal is er niet alleen overleg, maar moet men ook tot een akkoord komen. Ik sluit niet uit dat er situaties zijn waar juridisch de medewerking van het lokale bestuur niet nodig is, maar ik ken er geen.

Het incident is gesloten.

20 **Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over " 'short selling' bij De Post" (nr. 12956)**

20.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Volgens de bankencommissie moet de *short selling*, de verkoop van geleende aandelen om ze later tegen een lagere prijs terug te kopen, worden verboden voor systemische banken, maar eigenlijk zou men deze praktijk beter helemaal verbieden.

Ook de Bank van De Post zou heel wat geld

19.02 **Steven Vanackere**, ministre (en néerlandais) : Il n'est pas précisé dans la liste des passages à niveau à supprimer s'ils sont situés sur des voies lentes.

Toute décision de supprimer un passage à niveau public est examinée avec le gestionnaire de la voirie et subordonnée à la promulgation d'un arrêté royal, lui-même précédé d'une enquête publique.

L'interlocuteur au sein du Groupe SNCB pour les passages à niveau situés sur des lignes ferroviaires en service est le service Pilotage des projets d'investissement d'Infrabel. La société Infrabel est suffisamment connue des administrations communales et des citoyens.

Lors de la suppression d'un passage à niveau public, une solution de rechange est toujours mise en oeuvre.

19.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): La question reste préoccupante. Les déviations peuvent déboucher sur une rue très fréquentée, avec un pont enjambant la voie ferrée.

La société Infrabel sera-t-elle à l'écoute des arguments d'une administration communale qui jugerait très importante une voie lente donnée ou fera-t-elle à sa guise ?

19.04 **Steven Vanackere**, ministre (en néerlandais) : Une concertation est généralement organisée mais il faut également un accord. Je n'exclus pas qu'il puisse se présenter des situations où la collaboration de l'administration locale n'est juridiquement pas nécessaire, mais je n'en connais aucune.

L'incident est clos.

20 **Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le 'short selling' à La Poste" (n° 12956)**

20.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!) : D'après la commission sur la crise bancaire, il convient d'interdire le *short selling*, la vente d'actions empruntées pour les racheter ensuite à un prix inférieur, pour les banques systémiques mais, en réalité, il serait préférable d'interdire complètement cette pratique.

La Banque de La Poste gagnerait également

verdienen door het uitlenen van waardepapieren aan *short sellers*. Klopt dat? Sinds wanneer wordt die praktijk toegepast en hoeveel brengt dit jaarlijks op? Zal de Bank van De Post rekening houden met de aanbevelingen van de bankencommissie en ermee stoppen?

20.02 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Aangezien de Bank van De Post een voorzichtig beleid voert, heeft zij geen aandelen in de beleggingsportefeuille. Die bestaat alleen uit obligaties. De Bank van De Post is dus niet betrokken bij *short selling*.

20.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Is de minister daar wel zeker van? Mijn informatie komt uit zeer betrouwbare bron.

20.04 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Indien iemand op de hoogte zou zijn van een transactie die mijn antwoord zou tegenspreken, dan vraag ik uitdrukkelijk mij deze mee te delen.

20.05 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Als het over *short selling* gaat, dan zou de minister deze transactie afkeuren?

20.06 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Dit zou in elk geval in strijd zijn met een voorzichtig beleid.

20.07 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Dan kom ik hierop later terug met concrete informatie en stukken.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de fietsvergoeding bij de NMBS" (nr. 13002)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de fietsvergoeding voor werknemers van de NMBS en De Post" (nr. 13072)
- de heer **David Geerts** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de fietsvergoeding bij de verschillende overheidsbedrijven" (nr. 13204)

21.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Werknemers van de NMBS Holding genieten niet van een fietsvergoeding.

beaucoup d'argent en prêtant des valeurs aux *short sellers*. Est-ce exact ? Depuis quand cette pratique est-elle utilisée et combien rapporte-t-elle annuellement ? La Banque de La Poste tiendra-t-elle compte de la recommandation de la commission de ne plus recourir à cette pratique ?

20.02 **Steven Vanackere**, ministre (en néerlandais) : Étant donné que la Banque de La Poste mène une gestion prudente, son portefeuille d'investissement ne comporte pas d'actions mais seulement des obligations. La Banque de La Poste n'est donc pas concernée par le *short selling*.

20.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!) : Le ministre en est-il certain ? Mes informations proviennent de sources très sûres.

20.04 **Steven Vanackere**, ministre (en néerlandais) : Je prierais toute personne qui serait informée d'une transaction contraire à ce que je viens de répondre, de m'en informer.

20.05 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!) : S'il s'agissait de *short selling*, le ministre désapprouverait cette transaction ?

20.06 **Steven Vanackere**, ministre (en néerlandais) : Ce serait en tout cas contraire à une gestion prudente.

20.07 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!) : Dans ce cas, je reviendrai sur ce point ultérieurement, avec des informations concrètes et des documents.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- M. **Stefaan Van Hecke** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'indemnité vélo à la SNCB" (n° 13002)
- M. **Jef Van den Bergh** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'indemnité vélo pour les travailleurs de la SNCB et de La Poste" (n° 13072)
- M. **David Geerts** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'indemnité vélo dans les différentes entreprises publiques" (n° 13204)

21.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!) : Les collaborateurs de la SNCB-Holding qui effectuent à bicyclette les déplacements entre leur domicile et

Is de minister van plan deze regeling te herzien?

21.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Tijdens de zomer van 2008 werd reeds aangekondigd dat de federale regering een akkoord had bereikt om de werknemers van de NMBS en De Post een fietsvergoeding toe te kennen. Wat is de stand van zaken in dit dossier?

21.03 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De NMBS kent inderdaad momenteel geen fietsvergoeding toe binnen het kader van het woon-werkverkeer. Deze toekenning is afhankelijk van het sociaal overleg binnen de NMBS-Groep. De NMBS Groep promoot uiteraard het gebruik van het openbaar vervoer en keert geen vergoedingen uit voor privévervoer.

De Post kent aan al haar werknemers vanaf een reistrajec van 1 km een vergoeding voor woon-werkverkeer met privévervoer toe, ongeacht of dit gebeurt met de eigen wagen, via carpooling of met de fiets.

De vergoeding komt overeen met 100 procent van de prijs van een NMBS-abonnement tweede klasse. Tot en met een afstand van zes kilometer is de vergoeding bij De Post voordeliger dan de wettelijk vastgelegde fietsvergoeding van 0,20 euro per kilometer. De nieuwe cao voor 2009-2010 wordt momenteel besproken tussen de directie en de vakorganisaties van De Post. Het is niet de taak van de minister om rechtstreeks in te grijpen in het sociaal overleg bij de NMBS of De Post.

21.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Bedoelt de minister dat de fietsvergoeding bij de NMBS er nog niet is omdat de vakbonden de vraag nog niet op tafel hebben gelegd?

21.05 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik kan alleen vaststellen dat het evenwicht tussen de vraag van de vakbonden en de tegemoetkoming van de directie tot nu toe werd gevonden zonder de invoering van een fietsvergoeding.

21.06 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Misschien moeten de werknemers meer druk uitoefenen op de onderhandelaars.

21.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Uiteraard heb ik alle respect voor het sociaal overleg, maar zeker bij de overheidsbedrijven zou het gebruik van de fiets actief moeten worden aangemoedigd.

leur lieu de travail ne bénéficient pas d'une indemnité.

Le ministre envisage-t-il d'y remédier ?

21.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Dans le courant de l'été 2008, il avait été annoncé que le gouvernement fédéral avait conclu un accord afin d'octroyer une indemnité aux travailleurs de la SNCB et de La Poste qui effectuent à bicyclette les déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail. Où en est ce dossier ?

21.03 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais): Il est exact que la SNCB n'octroie pas d'indemnité aux travailleurs concernés. L'octroi de cette indemnité relève de la concertation sociale au sein du Groupe SNCB. Le Groupe SNCB encourage évidemment l'utilisation des transports en commun et n'accorde pas d'indemnités pour les déplacements par un moyen de transport privé.

La Poste octroie à tous ses agents, à partir d'un trajet d'un kilomètre, une indemnité de déplacement pour les moyens de transport privés (voiture personnelle, carpooling, bicyclette).

L'indemnité correspond à 100 % du prix d'un abonnement de la SNCB en deuxième classe. Jusqu'à 6 km, l'indemnité octroyée à La Poste est plus avantageuse que l'indemnité vélo légale, soit 0,20 euro par kilomètre. La nouvelle CCT 2009-2010 est actuellement négociée entre la direction et les organisations syndicales de La Poste. Il n'appartient pas au ministre d'intervenir directement dans la concertation sociale, que ce soit à la SNCB ou à La Poste.

21.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Le ministre veut-il dire que si l'indemnité vélo n'a pas encore été instaurée à la SNCB, c'est parce que les syndicats n'ont pas encore soulevé la question ?

21.05 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais): Je constate simplement que l'équilibre entre les demandes formulées par les syndicats et les réponses qui y ont été apportées par la direction a été obtenu jusqu'à présent sans instaurer l'indemnité vélo.

21.06 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Les travailleurs devraient peut-être augmenter la pression à l'égard des négociateurs.

21.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Je respecte bien sûr la concertation sociale, mais le vélo devrait certainement être encouragé dans les entreprises publiques.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onveiligheid in het station van Leuze" (nr. 12965)

22.01 Jean-Luc Crucke (MR): Ik heb u reeds eerder ondervraagd over de aanhoudende onveiligheid in en rond het station van Leuze-en-Hainaut. Er werden diverse oplossingen aangedragen: extra patrouilles, nauwere samenwerking met de politie en een risicoanalyse. Dat was kennelijk niet afdoend, want de vakbonden trokken begin mei aan de alarmbel tijdens een persconferentie.

Bevestigen de statistieken de merkelijke toename van het geweld in het station van Leuze-en-Hainaut sinds 2004?

Plegen de lokale en federale politie overleg?

Heeft de *Corporate Security Service* de gevraagde risicoanalyse inmiddels uitgevoerd? Kan het station van Leuze opgenomen worden in het Malagaplan bis?

Werd er vastgesteld dat de reizigers het station mijden?

Naar verluidt zou de bende die het station onveilig maakt, geïdentificeerd zijn. Waarom worden de bendeleden niet opgepakt?

Is het, tot slot, niet mogelijk om camera's te plaatsen?

22.02 Minister Steven Vanackere (Frans): De delinquentiestatistieken zijn een zaak van de politie. Wel heeft de cel voor sociale veiligheid en preventie van de *Corporate Security Service* (CSS) contact opgenomen met de burgemeester en de korpschef, teneinde samen maatregelen te nemen met het oog op meer veiligheid in en om het station. Op 9 februari kwamen de politie, het gerecht en de *district security manager* van de NMBS-Holding bijeen. Er werden maatregelen genomen en er zullen gezamenlijke acties worden ondernomen.

In het kader van de risicoanalyse werden eerst de cijfers van de CSS bestudeerd. Uit die cijfers blijkt dat er zich effectief veel misdrijven voordoen in het station van Leuze.

Waar er in 2005 in totaal 30 incidenten en oproepen werden geregistreerd, waren er in 2008 73 incidenten en oproepen. In 2005 werden er 8 diefstallen en gevallen van agressie opgetekend; in 2008 waren het er 12. Het aantal gevallen van overlast steeg van 0 tot 20, het aantal gevallen van vandalisme van 10 tot 21, en inzake het illegaal

L'incident est clos.

22 Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'insécurité dans la gare de Leuze" (n° 12965)

22.01 Jean-Luc Crucke (MR): Je vous ai déjà questionné sur l'insécurité persistante au sein et autour de la gare de Leuze-en-Hainaut. Différentes solutions ont été proposées : des patrouilles supplémentaires, une collaboration renforcée avec la police et une analyse des risques. Cela ne s'est pas avéré suffisant puisque les syndicats ont, début mai, tiré la sonnette d'alarme, par le biais d'une conférence de presse.

Les statistiques confirment-elles une réelle augmentation de la violence à la gare de Leuze-en-Hainaut depuis 2004 ?

Qu'en est-il des contacts entre les polices locale et fédérale ?

L'analyse des risques sollicitée auprès du *Corporate Security Service* (CSS) a-t-elle été réalisée ? La gare de Leuze pourrait-elle être intégrée dans le plan Malaga bis?

Constate-t-on une désaffectation de la gare par les usagers ?

Selon mes informations, la bande qui déstabilise cette gare serait identifiée. Pourquoi ne sont-ils pas été arrêtés ?

Enfin, la pose de caméras ne peut-elle pas être envisagée ?

22.02 Steven Vanackere, ministre (en français) : Les statistiques de faits de délinquance sont du ressort de la police. Par contre, la cellule prévention et sécurité sociétale du CSS a pris contact avec le bourgmestre et le chef de corps afin de collaborer à la mise en place de mesures de sécurisation de la gare.

Une réunion entre les autorités policières, judiciaires et le *district security manager* de la Holding SNCB a eu lieu le 9 février dernier. Des mesures ont été prises et des actions conjointes seront entreprises.

L'analyse de risques a débuté avec l'analyse des chiffres du CSS. Ces chiffres ont démontré l'importance des faits en gare de Leuze.

Sur l'ensemble des incidents ou appels enregistrés, là où en 2005 le total s'élevait à 30, en 2008, ce chiffre s'élève à 73. Pour les agressions et vols, on comptabilise 8 incidents en 2005 et 12 en 2008. On note une augmentation des nuisances de 0 à 20 ; les dégradations passent de 10 à 21 et les circulations illégales de 2 à 12.

betreden van de spoorinfrastructuur was er een stijging van 2 tot 12 gevallen.

Op grond van de resultaten van die studie zal in de loop van de tweede helft van 2009 een beslissing worden genomen met betrekking tot de plaatsing van camera's.

De NMBS stelde geen opvallende daling van het reizigersaantal vast, maar de toename van dat soort incidenten is natuurlijk niet bevorderlijk voor het gebruik van de trein.

Wat het neutraliseren van die jongerenbende betreft, moet u uw vragen aan de politie richten of aan de personen die hiervoor beleidsverantwoordelijkheid dragen.

22.03 Jean-Luc Crucke (MR): Ik zal deze vraag morgen aan de minister van Binnenlandse Zaken stellen. We kunnen dit probleem niet analyseren indien we niet over statistische gegevens beschikken die deze analyse staven of ontkrachten.

Volgens uw informatie kloppen de feiten. In dat geval moeten er dus maatregelen worden genomen.

U zegt dat het aantal reizigers in dat station niet is gedaald. Dat wijst erop dat er meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer. Maar misschien was het aantal reizigers zonder die incidenten nog groter geweest. Ik ken mensen die niet meer in het station van Leuze komen, omdat ze het daar niet veilig vinden.

Tot slot vraag ik met aandrang dat er camera's zouden worden geplaatst, zowel met het oog op preventie als op de bewijskracht. Daarmee mag niet tot de tweede helft van 2009 worden gewacht.

Het incident is gesloten.

23 Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Logghe aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de postbedeling in verkiezingstijd" (nr. 13106)

- de heer Peter Logghe aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de postbedeling tijdens verkiezingstijd" (nr. 13158)

23.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): De Post meldt dat verkiezingsdrukwerk niet meer kan worden verstuurd vanuit een lokaal postkantoor, maar alleen nog via het mailadres verkiezingen@post.be. Vindt de minister het redelijk dat men alleen nog via de mail contact kan opnemen met De Post?

En fonction des résultats de cette étude, la mise en place des caméras sera décidée dans le courant du second semestre 2009.

La SNCB n'a pas constaté de diminution notoire du nombre de voyageurs, mais l'augmentation de ce type d'incidents n'est pas un incitant à prendre le train.

En ce qui concerne la neutralisation de cette bande de jeunes, il faut interroger la police ou ceux qui en ont la charge politique.

22.03 Jean-Luc Crucke (MR): Je poserai la question au ministre de l'Intérieur demain. On ne peut analyser ce problème sans avoir les chiffres statistiques qui peuvent corroborer cette analyse ou l'infirmier.

Selon vos renseignements, les faits sont avérés. Des mesures sont donc nécessaires.

Vous dites qu'il n'y a pas eu de modification dans la fréquence d'utilisation de la gare ; cela veut dire qu'on utilise davantage les transports publics. Cependant, peut-être les aurait-on encore davantage utilisés s'il n'y avait pas eu ces incidents. Je connais des gens qui ne fréquentent plus la gare de Leuze car ils s'y estiment en danger.

Enfin, j'insiste pour le placement des caméras. Il s'agit de visibilité en termes de prévention mais aussi de moyens de preuve. J'insiste pour qu'on n'attende pas le deuxième semestre 2009.

L'incident est clos.

23 Questions jointes de

- M. Peter Logghe au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la distribution du courrier en période électorale" (n° 13106)

- M. Peter Logghe au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la distribution du courrier en période électorale" (n° 13158)

23.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): La Poste signale que les imprimés électoraux ne peuvent plus être envoyés à partir d'un bureau de poste local et qu'il convient, à cet effet, d'utiliser l'adresse électronique elections@post.be. Est-il raisonnable, aux yeux du ministre, que le courrier électronique soit devenu le seul moyen de prendre contact avec

La Poste ?

Dit impliceert dat een verzender van drukwerk zich naar het hoofdkantoor moet begeven om zijn drukwerk af te geven, waarna het drukwerk weer wordt vervoerd naar het lokale kantoor, waar het moet worden verspreid. Is dit niet onnodig dubbel werk?

Het is onmogelijk om nog verkiezingsdrukwerk te verspreiden per deelgemeente. Kan de minister verklaren waarom dat zo is? Zijn er uitzonderingen mogelijk?

23.02 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Op www.depost.be/verkiezingen heeft De Post inderdaad praktische informatie geplaatst. Naast het centrale mailadres verkiezingen@post.be is er ook het nummer 02/276.65.00.

De Post heeft de ervaring dat het aantal bedelingen bij Europese en regionale verkiezingen veel beperkter is dan bij plaatselijke verkiezingen. Om een optimale dienstverlening te verzekeren heeft De Post daarom besloten enkel een aantal mensen op te leiden bij een centrale dienst, en niet alle postbodes.

Geadresseerd verkiezingsdrukwerk is beperkt in aantal en kan worden afgegeven in alle postkantoren. Niet-geadresseerd verkiezingsdrukwerk is omvangrijker en moet daarom naar een van de 27 Mass Posts. Daarna volgt het drukwerk het gewone traject van de post.

Een bedeling per deelgemeente is nog altijd mogelijk.

23.03 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Ik blijf erbij dat er op deze manier onnodig heen en weer wordt gereden met het drukwerk.

Het incident is gesloten.

24 **Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sensibiliseringscampagne inzake het oversteken van de sporen"** (nr. 13129)

24.01 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Al geruime tijd loopt er een sensibiliseringscampagne om de burgers ervoor te behoeden de spoorweginformatie te negeren. Het is een choquerende, maar daardoor ook spraakmakende campagne. Verschillende psychologen en

Cette procédure implique que l'expéditeur se rende au bureau de poste principal pour y déposer ses imprimés, qui seront ensuite acheminés vers le bureau local à partir duquel ils doivent être distribués. Ne s'agit-il pas en l'occurrence d'un double travail inutile ?

Il est devenu impossible de diffuser des imprimés électoraux par entité fusionnée. Le ministre peut-il expliquer pourquoi ? Des exceptions peuvent-elles être prévues ?

23.02 **Steven Vanackere**, ministre (en néerlandais) : La Poste a effectivement diffusé des informations pratiques sur www.laposte.be/elections. Outre l'adresse électronique centrale elections@post.be, on peut aussi utiliser le numéro 02/276.65.00.

La Poste sait par expérience que le volume de distribution est nettement plus limité pour les élections européennes et régionales que pour les élections locales. Pour garantir un service optimal, La Poste a dès lors décidé de ne former qu'un certain nombre de personnes dans un service central, et non l'ensemble des facteurs.

Le nombre d'imprimés électoraux adressés est limité et ils peuvent être déposés dans tous les bureaux de poste. Les imprimés électoraux non adressés, qui représentent un volume plus important, doivent être déposés dans un des 27 Mass Posts mais suivent ensuite le traject normal.

La distribution par commune fusionnée reste toujours possible.

23.03 **Peter Logghe** (Vlaams Belang) : Je maintiens que ce système entraîne des allers-retours inutiles des imprimés.

L'incident est clos.

24 **Question de M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la campagne de sensibilisation concernant la traversée des voies ferrées"** (n° 13129)

24.01 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : Depuis quelque temps déjà, une campagne de sensibilisation a été lancée pour mettre en garde les citoyens contre les dangers du non-respect de la signalisation ferroviaire. Il s'agit d'une campagne choquante et qui, dès lors, fait parler d'elle. Or,

organisaties zoals Tele-Onthaal menen echter dat de spot een trigger kan zijn voor mensen met zelfmoordplannen en vragen om de spots niet meer uit te zenden.

Wat is de visie van de minister? Zal hij in de toekomst voorafgaandelijk overleggen met de betrokken organisaties om dergelijke reacties achteraf te vermijden?

24.02 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Ik heb begrip voor de bezorgdheid van de betrokken organisaties, maar ik blijf ervan overtuigd dat de campagne levens kan redden. De invalshoek van de campagne is niet zelfmoord, maar wel onvoorzichtigheid met dramatische gevolgen. Er is echter geen voorafgaandelijk overleg geweest met de betrokken organisaties.

Alvorens de campagne te lanceren, hebben we haar even laten proefdraaien en hierbij werd het schokeffect erkend, maar de unanieme beoordeling bleef positief. Het standpunt van Infrabel werd uitgelegd aan de voorzitter van de werkgroep Verder-Nabestaanden na Zelfdoding naar aanleiding van zijn open brief van 6 april.

Inzake toekomstige actieplannen worden er voorafgaande contacten gepland met het Centrum ter Preventie van Zelfdoding, de werkgroep Verder, het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid, Le Centre de Prévention du Suicide en Andante, het Centrum voor Geestelijke Gezondheidszorg.

Na een klacht over de campagne bij de Jury voor Ethische Praktijken vond de Jury dat de campagne niet sociaal onverantwoord is en geen afbreuk doet aan de menselijke waardigheid. De Jury begrijpt dat de campagne emoties kan oproepen, maar vindt ook dat de symboliek vooral tot nadenken stemt.

24.03 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik ga volledig akkoord met de samenvatting van deze problematiek door de minister.

Het incident is gesloten.

25 **Samengevoegde vragen van**
- de heer **Patrick De Groote** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken,

plusieurs psychologues et des organisations telles que Télé-Accueil estiment que le spot qui est diffusé pourrait constituer un catalyseur pour les personnes aux tendances suicidaires et demandent d'en arrêter la diffusion.

Quelle est la position du ministre ? Se concertera-t-il dorénavant préalablement avec les organisations concernées pour éviter de telles réactions ?

24.02 **Steven Vanackere**, ministre (en néerlandais) : Si je puis comprendre l'inquiétude des organisations concernées, je reste convaincu que cette campagne peut permettre de sauver des vies. Il ne s'agit pas d'une campagne de prévention du suicide mais d'une conscientisation des usagers de la route aux conséquences dramatiques que peut entraîner l'imprudence au volant. Cela étant dit, cette campagne n'a pas été l'objet d'une concertation préalable avec ces organisations.

Avant de lancer cette campagne, nous l'avons mise au banc d'essai et nous nous sommes alors rendu compte qu'elle pourrait choquer les téléspectateurs. Néanmoins, elle a été approuvée à l'unanimité. La position adoptée par Infrabel a été exposée au président du groupe de travail Verder-Nabestaanden na Zelfdoding après sa lettre ouverte du 6 avril.

En ce qui concerne de futurs plans d'action, il est prévu d'établir des contacts préalables avec le Centrum ter Preventie van Zelfdoding, le groupe de travail Verder, la Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid, le Centre de Prévention du Suicide et Andante, une asbl spécialisée dans la santé mentale.

À la suite d'une plainte relative à cette campagne qui a été déposée auprès du Jury d'éthique publicitaire, le JEP a estimé que cette campagne ne manquait pas de pertinence sociale et ne portait pas atteinte à la dignité humaine. Le JEP comprend que cette campagne puisse susciter un choc émotionnel mais estime que les symboles qu'elle véhicule sont surtout de nature à susciter une réflexion.

24.03 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : Je souscris entièrement à la synthèse que le ministre a faite de cette problématique.

L'incident est clos.

25 **Questions jointes de**
- M. **Patrick De Groote** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises

Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de steun van overheidsbedrijven aan politiek geïnspireerde manifestaties in de aanloop naar de verkiezingen" (nr. 13218)

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sponsoring door overheidsbedrijven van het Belgavox concert" (nr. 13220)

De **voorzitter**: Vraag nr. 13218 van de heer de Groote wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

25.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Het concert van de vzw Belgavox op zondag 17 mei was overduidelijk een politieke manifestatie. Niet toevallig vond het enkele weken voor de verkiezingen plaats. Het kaderde ook in een aantal politieke stellingnamen waarover veel partijpolitieke discussie bestaat. Dat moet allemaal kunnen en dat is goed ook. Maar ik heb er wel moeite mee dat overheidsinstellingen en -bedrijven zoals de VRT, de Nationale Loterij en de NMBS zo iets sponsoren.

Mogen overheidsbedrijven op minder dan een maand voor de regionale en Europese verkiezingen dergelijke politieke manifestaties steunen? Welke maatregelen heeft de minister getroffen om dat tegen te gaan? Welke maatregelen zal hij er in de toekomst tegen nemen?

25.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Belgacom mag als autonoom overheidsbedrijf zijn marketingbeleid en dus ook zijn sponsoringactiviteiten vrij bepalen. Informatie over de bedragen die daarmee gepaard gaan, blijft vertrouwelijk.

Voorts zijn Belgacom en de NMBS van oordeel dat het Belgavox Concert apolitiek is. Volgens mensen van Belgacom en de NMBS die mij enkele elementen van antwoord bezorgden, is dit concert een populair project met een grote opkomst, zodat het in hun strategie past om daarbij te zijn. Politieke motieven of doelstellingen zijn volgens hen niet aan de orde.

25.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Bij de 0110 concerten van enkele jaren geleden gaf de minister van Overheidsbedrijven hetzelfde antwoord. Men verschuilt zich achter de autonomie van de beheercontracten. Het concert was wel degelijk een

publiek en des Réformes institutionnelles sur "le soutien accordé par des entreprises publiques à des manifestations d'inspiration politique à l'approche des élections" (n° 13218)

- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le parrainage du concert Belgavox par des entreprises publiques" (n° 13220)

Le **président**: La question n° 13218 de M. de Groote est transformée en question écrite.

25.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Le concert organisé par l'ASBL Belgavox le dimanche 17 mai constituait de toute évidence une manifestation politique et ce n'est pas par hasard s'il a eu lieu quelques semaines avant les élections. Il s'inscrivait également dans le prolongement d'une série de prises de position politiques qui font l'objet de nombreuses discussions politiques. De tels événements doivent pouvoir être organisés et c'est d'ailleurs une bonne chose. Ce qui me pose problème, toutefois, c'est que des institutions et des entreprises publiques telles que la VRT, la Loterie Nationale et la SNCB parrainent ce genre d'événement.

Des entreprises publiques peuvent-elles soutenir de telles manifestations politiques à moins d'un mois des élections régionales et européennes ? Quelles mesures le ministre a-t-il prises pour s'y opposer ? Quelles mesures prendra-t-il à l'avenir ?

25.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : En tant qu'entreprise publique autonome, Belgacom peut déterminer librement sa politique de marketing et donc également ses activités de parrainage. Les informations relatives aux montants affectés demeurent confidentielles.

Pour le surplus, Belgacom et la SNCB estiment que le concert Belgavox était apolitique. Selon des porte-parole de Belgacom et de la SNCB qui m'ont fourni quelques éléments de réponse, ce concert est un projet populaire à grande affluence et leur présence à cet événement s'inscrit dès lors dans leur stratégie. Selon eux, il n'est pas question de motivations ni d'objectifs politiques.

25.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Le ministre a fourni la même réponse lors des concerts 0110 organisés il y a quelques années. On se retranche derrière l'autonomie des contrats de gestion. Ce concert constituait bel et bien une prise

politieke stellingname tegen de verkiezingsuitslag van 2007, waarin de Vlamingen kozen voor meer autonomie. Het is een ontkenning van de staatsstructuur en van de staatshervormingen. De steun aan een dergelijke organisatie blijf ik jammer vinden. Misschien is het daarom tijd die contracten aan te passen.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de afnemende stiptheid van de treinen in het eerste trimester van 2009" (nr. 13199)

26.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Volgens infrastructuurbeheerder Infrabel bedroeg het globale stiptheidscijfer van de treinen in het eerste trimester van 2009 89,3 procent, d.i. een daling met 2 procent ten opzichte van het eerste trimester van 2008.

Infrabel zou slechts verantwoordelijk zijn voor 21,23 procent van de vertragingen en 14,7 procent van het aantal afgeschafte treinen. De NMBS zou schuld hebben aan 51,5 procent van de afgeschafte treinen en 44 procent van de vertragingen.

Waren de vertragingen die aan de NMBS toegeschreven moeten worden, hoofdzakelijk te wijten aan defect rollend materieel? Is er een verband met de opleiding of de beschikbaarheid van het personeel?

Infrabel heeft zijn verontschuldigen aangeboden, maar de NMBS heeft met geen woord van die resultaten gerept. Waarom heeft de NMBS niet gereageerd?

Welke derden kunnen eveneens voor verantwoordelijk worden gehouden voor treinvertragingen of de afschaffing van treinen?

26.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): In 44 procent van de gevallen is de vertraging van de reizigerstreinen aan de NMBS zelf te wijten. Daarbij gaat het in 65 procent van de gevallen om defect materieel, in 15 procent van de gevallen om de besturing en in 20 procent van de gevallen om oponthoud als gevolg van grote reizigers aantallen, groepen reizigers of reizigers met een beperkte mobiliteit.

Dat er massaal mensen met pensioen vertrekken, heeft gevolgen voor de dienstverlening, maar de NMBS neemt alle mogelijke maatregelen om de kwaliteit van de dienst te verzekeren. Noch de opleiding, noch de beschikbaarheid van het personeel speelde een belangrijke rol met betrekking tot de stiptheid tijdens het eerste

de position politique contre les résultats électoraux de 2007, par lesquels les Flamands ont exprimé leur souhait d'autonomie accrue. Un tel événement est une négation de la structure de l'État et des réformes de l'État. Je continue à déplorer le soutien en faveur d'une telle manifestation. Peut-être est-il temps, dès lors, d'adapter ces contrats.

L'incident est clos.

26 Question 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 "la baisse de ponctualité des trains au cours du 1er trimestre de 2009" (n° 13199)

26.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Selon Infrabel, la ponctualité globale des trains aurait été de 89,3 % au premier trimestre 2009, soit une baisse de 2 % par rapport au premier trimestre 2008.

Infrabel ne serait responsable que de 21,23 % des retards et 14,7 % des suppressions de trains. La SNCB serait responsable pour 51,5 % des suppressions de trains et pour 44 % des retards.

Les retards dus à la SNCB sont-ils principalement liés à des avaries de matériel roulant ? Faut-il y voir un rapport avec la formation ou la disponibilité du personnel ?

Infrabel a présenté ses excuses, mais la SNCB n'a rien dit. Pourquoi cette absence de réaction ?

Quelles sont les parties tierces également responsables de retards ou de suppressions de trains ?

26.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*): 44 % des retards de trains de voyageurs sont attribués à la SNCB. 65 % des retards imputés à la SNCB sont dus à des avaries de matériel ; 15 % sont liés à la conduite des trains ; 20 % sont liés à des arrêts prolongés causés par le grand nombre de voyageurs, les groupes de voyageurs ou les voyageurs à mobilité réduite.

Le départ massif à la retraite d'employés pèse sur le service, mais la SNCB prend toutes les mesures possibles afin de garantir la qualité du service. Ni la formation ni la disponibilité du personnel n'ont joué un rôle prépondérant dans la régularité au cours du premier trimestre 2009.

kwartaal van 2009.

De NMBS laat weten dat de slechtere stiptheidscijfers vooral te maken hebben met de uitzonderlijke weersomstandigheden tijdens de maand januari. Tijdens diezelfde maand moest de NMBS bovendien ook het hoofd bieden aan een reeks incidenten die door derden veroorzaakt waren.

Dezelfde maand diende men het hoofd te bieden aan een opeenstapeling van onvoorziene incidenten die door derden werden veroorzaakt, meer bepaald vertragingen te wijten aan zelfmoorden, ongevallen, treinen met vertraging komende uit het buitenland, kwaadwilligheid, enz.

Om de gevolgen van de koudegolf op te vangen had de NMBS diverse maatregelen genomen en een aantal teams gemobiliseerd. De leverancier heeft test uitgevoerd op het rollend materiaal om de betrouwbaarheid ervan bij extreme temperaturen aan te tonen.

Ziehier de gedetailleerde cijfers van de jongste maanden: 85 procent in november 2008, 89 procent in december 2008, 86 procent in januari 2009, 90 procent in februari 2009 en 90 procent in maart 2009. Er is echter nog een lange weg te gaan!

26.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Het aantal verzekerde aansluitingen (89 procent voor het eerste trimester) roept vragen op: voor één trein op tien is er geen aansluiting! Het reizigerscomfort heeft sterk te lijden onder het gebrek aan stiptheid en de mislukte aansluitingen.

Uit uw antwoord onthoud ik dat 65 procent van de defecten te maken hebben met het rollend materieel. Er werden 200 nieuwe M6-rijtuigen besteld. Ik hoop dat de situatie zal verbeteren, want ons land heeft op dat vlak een aanzienlijke achterstand opgelopen.

Tal van personeelsleden zijn trouwens bejaard en verlaten het bedrijf wat inzake werving en opleiding tot problemen leidt. De flexibiliteit met betrekking tot de werkuren van het personeel kan niet oneindig worden uitgebreid. Het behoud van voldoende en voldoende geschoold personeel is de enige oplossing.

Een deel van het personeel van B-Cargo is met afdanking bedreigd. Kan het niet in het reizigersvervoer worden tewerkgesteld?

26.04 Minister Steven Vanackere (Frans): Onder tweederde te wijten aan averij dient verstaan te worden tweederde van 44 procent van de NMBS. 30 procent van de stiptheidsproblemen zijn dus te

La SNCB indique que la détérioration de la ponctualité résulte surtout des conditions climatiques exceptionnelles rencontrées au mois de janvier. Au cours de ce même mois, il a aussi fallu remédier à une accumulation d'incidents causés par des tiers.

Au cours de ce même mois, il a fallu remédier à une accumulation d'incidents imprévus causés par des tiers c'est-à-dire des retards enregistrés suite à des suicides, des accidents, des retards de trains en provenance de réseaux étrangers, des actes de malveillance, etc...

Pour faire face à la vague de froid, la SNCB avait pris diverses mesures et mobilisé des équipes. Des essais sur le matériel roulant ont également été effectués par le fournisseur afin de démontrer sa fiabilité en cas de températures extrêmes.

Voici le détail des chiffres des derniers mois : 85 % en novembre 2008, 89 % en décembre 2008, 86 % en janvier 2009, 90 % en février 2009 et 90 % en mars 2009. Il nous reste cependant encore du chemin à parcourir !

26.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Le taux de correspondance assurée (89 % pour le premier trimestre) est interpellant : un train sur dix n'a pas sa correspondance ! Ce manque de ponctualité et les correspondances ratées influent beaucoup sur la qualité de vie des gens.

Je retiens de votre réponse que 65 % des avaries sont liées à un matériel roulant déficient. 200 nouvelles voitures M6 sont en commande. J'espère que la situation s'améliorera car notre pays a accumulé un retard incroyable en matière de matériel.

Par ailleurs, beaucoup de membres du personnel sont âgés et quittent l'entreprise. Se posent des problèmes de recrutement et de formation. On ne peut accroître indéfiniment la flexibilité dans les horaires du personnel. La seule solution est de maintenir un personnel important et suffisamment qualifié.

Une partie du personnel de B-cargo est menacé de licenciement. Ne pourrait-il être affecté au trafic voyageurs ?

26.04 Steven Vanackere, ministre (en français) : Les deux tiers imputables à des avaries s'entendent de deux tiers des 44 % de la SNCB. Ce sont donc 30 % des problèmes de ponctualité qui sont dus à

wijten aan defecten aan het materiaal.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13223 van de heer Van den Eynde is uitgesteld. Vraag nr. 13227 van mevrouw De Bont vervalt door haar afwezigheid zonder kennisgeving. Hetzelfde geldt voor vraag nr. 13239 van de heer Thiébaud.

27 Vraag van de heer Jacques Otlet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de diensten van De Post te Ottignies-LLN" (nr. 13287)

27.01 Jacques Otlet (MR): Het beheerscontract van De Post stipuleert dat er minimaal één postkantoor per gemeente moet worden behouden. Het is dus niet uitgesloten dat er in gemeenten met meerdere kernen meerdere kantoren open blijven. Ottignies-Louvain-la-Neuve is zo een gemeente met twee kernen: Ottignies, met 20.000 inwoners, en Louvain-la-Neuve, met 12.000 inwoners, plus 20.000 studenten en 9.000 pendelaars.

De Post heeft in Louvain-la-Neuve twee PostPunten geopend ter vervanging van het traditionele postkantoor. Uit de eerste getuigenissen blijkt evenwel al dat die PostPunten, ondanks de goede wil van het personeel, de klant niet de kwaliteit en de waaier van diensten kunnen aanbieden waar het traditionele postkantoor zich op kan laten voorstaan.

Namens de duizenden klanten van De Post verzoek ik u te eisen dat er in die gemeente twee postkantoren behouden worden.

27.02 Minister Steven Vanackere (Frans): De Post bevestigt dat zij het postkantoor in Louvain-la-Neuve wil sluiten en vervangen door minstens twee PostPunten. De Post heeft met het gemeentebestuur en vertegenwoordigers van de UCL gesproken om oplossingen te zoeken met het oog op de continuïteit en de kwaliteit van de dienstverlening.

De Post moet rekening houden met de verliezen die in haar verkooppunten worden geboekt, en trachten dat verlies te beperken. Ze biedt haar diensten op een modernere manier aan, via een netwerk van postkantoren, PostPunten, de eShop en postzegelwinkels.

Voor het merendeel van de verrichtingen die in het kantoor van Louvain-la-Neuve worden uitgevoerd, kan men ook in de PostPunten terecht. Het geringe aantal financiële verrichtingen waarin de PostPunten niet kunnen voorzien, verantwoordt an

des pannes de matériel.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 13223 de M. Van den Eynde est reportée. La question n° 13227 de Mme De Bont est écartée vu son absence sans notification officielle. Il en est de même pour la question n° 13239 de M. Thiébaud.

27 Question de M. Jacques Otlet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les services de La Poste à Ottignies-LLN" (n° 13287)

27.01 Jacques Otlet (MR) : Le contrat de gestion de La Poste stipule qu'au minimum un bureau de poste doit subsister dans chaque commune. Il n'est donc pas exclu que, dans les communes qui comportent plusieurs centres urbains, plusieurs bureaux puissent coexister. Ottignies-Louvain-la-Neuve est une de ces communes qui comporte deux centres urbains : d'une part, Ottignies, avec 20.000 habitants et, d'autre part, Louvain-la-Neuve, qui compte 12.000 habitants, mais aussi 20.000 étudiants et 9.000 travailleurs.

La Poste a ouvert deux Points Poste à Louvain-la-Neuve pour remplacer son bureau traditionnel. Mais les premiers témoignages démontrent déjà que, malgré la bonne volonté du personnel, ils n'arrivent pas à fournir aux usagers la qualité et la variété des services du bureau traditionnel.

Au nom des milliers d'usagers, je vous demande d'exiger le maintien de deux bureaux de poste dans cette commune.

27.02 Steven Vanackere, ministre (en français) : La Poste me confirme sa volonté de fermer le bureau de Louvain-la-Neuve pour le remplacer par deux Points Poste au moins. La Poste a rencontré les autorités communales et les représentants de l'UCL afin de trouver des solutions pour continuer à fournir un service de qualité.

La Poste doit tenir compte des pertes enregistrées par ses points de vente et s'efforcer de les réduire. Elle offre ses services de manière plus moderne en passant à un réseau composé de bureaux de poste, de Points Poste, de l'e-shop et de magasins de timbres.

La grande majorité des opérations effectuées dans le bureau de Louvain-la-Neuve peuvent également l'être dans des Points Poste. Les quelques opérations financières qui ne peuvent y être effectuées ne peuvent justifier à elles seules le

sich het behoud van dat postkantoor niet.

27.03 Jacques Otlet (MR): U antwoordt niet volledig op mijn vraag. De dienst van de nieuwe PostPunten beantwoordt niet aan de dagelijkse werkelijkheid en met de gemeente en de universiteit werd geen overleg gepleegd. Ik vraag u het beheerscontract te laten toepassen en de nodige demarches te doen opdat ten minste twee PostPunten behouden zouden blijven.

27.04 Minister Steven Vanackere (Frans): We hebben dat hier in deze commissie al besproken. Uw vraag lijkt mij te zijn ingegeven door een zeer assertief publiek dat gemakkelijk zijn weg vindt naar de politieke wereld.

Ik heb het beheerscontract doen toepassen. Het oorspronkelijk comfort daalt hier inderdaad door, zelfs al gaat het om een publiek dat veel gemakkelijker toegang heeft tot het internet dan het "normale" Belgische publiek. Maar het gaat hier om de levensvatbaarheid van de onderneming. De situatie in Louvain-la-Neuve is helemaal niet specifiek, waardoor het beheerscontract niet zou worden toegepast. We hebben de toestand naar aanleiding van de vroegere vraag opnieuw bekeken. Die analyse bevestigt het oorspronkelijk oordeel van De Post.

27.05 Jacques Otlet (MR): Ik zal dus meedelen dat het beheerscontract volgens u wordt gerespecteerd en dat u geen debat met De Post zal aangaan om die specifieke toestand te analyseren.

27.06 Minister Steven Vanackere (Frans): Als ik vandaag iets anders zou zeggen, zou dat in strijd zijn met wat ik mevrouw Snoy heb geantwoord.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mevrouw Ine Somers heeft daarnet niet meegedeeld dat zij haar vragen nrs 13301 en 13302 niet zou stellen. Die vervallen dus door afwezigheid zonder kennisgeving.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.23 uur.

maintien de ce bureau.

27.03 Jacques Otlet (MR): Vous ne répondez pas tout à fait à ma question. Les services des nouveaux Points Poste ne correspondent pas à la réalité quotidienne et il n'y a pas eu de concertation avec la commune et l'université. Je vous demande de faire appliquer le contrat de gestion.

27.04 Steven Vanackere, ministre (en français): Nous avons déjà eu cette discussion dans cette commission. Votre question me semble dictée par un public très assertif, disposant d'un accès aisé au monde de la politique.

J'ai fait appliquer le contrat de gestion. Cela représente, en effet, une diminution du confort initial, même s'il s'agit d'un public qui bénéficie d'un accès à internet beaucoup plus aisé que le public belge "normal". Mais il s'agit de maintenir la viabilité de cette entreprise.

Je m'inscris totalement en faux contre l'insinuation selon laquelle la situation de Louvain-la-Neuve serait particulière, avec pour conséquence une non-application du contrat de gestion. Nous avons réexaminé cette situation à la suite de la question précédemment posée. Les analyses confirment le jugement initial de La Poste.

27.05 Jacques Otlet (MR): Je communiquerai donc que, selon vous, le contrat de gestion est respecté et que vous n'entrerez pas dans le débat avec La Poste pour analyser cette situation particulière.

27.06 Steven Vanackere, ministre (en français): Si je disais autre chose aujourd'hui, je serais en contradiction avec ce que j'ai répondu à Mme Snoy.

L'incident est clos.

Le **président**: Mme Ine Somers ne vient pas de nous signaler à l'instant qu'elle ne poserait pas ses questions n^{os} 13301 et 13302. Celles-ci sont donc écartées pour absence sans notification officielle.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 23.