



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

13-07-2009

Namiddag

lundi

13-07-2009

Après-midi

INHOUD

Vraag van mevrouw Marie-Martine Schyns aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een NMBS-reclame voor ritten naar het buitenland" (nr. 13843)

Sprekers: **Marie-Martine Schyns, Steven Vanackere**, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vraag van de heer Éric Thiébaut aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gevaar aan de overweg van la Chasse de Saint-Ghislain te Boussu ten gevolge van de sluiting van de ondergrondse tunnel" (nr. 13865)

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

Vraag van de heer Hendrik Daems aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het 'Refocus'-programma van De Post" (nr. 13812)

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

Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de uitrusting van de PostPunten" (nr. 14006)

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

Vraag van de heer François Bellot aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "de boetes die Proximus werden opgelegd wegens concurrentievervalsing" (nr. 14082)

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

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station van Assesse" (nr. 14289)

Sprekers: **François Bellot, Steven**

SOMMAIRE

Question de Mme Marie-Martine Schyns au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "une publicité de la SNCB favorisant les trajets à l'étranger" (n° 13843)

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

Question de M. Éric Thiébaut au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la dangerosité du passage à niveau de la Chasse de Saint-Ghislain à Boussu suite à la fermeture du tunnel sous voies" (n° 13865)

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

Question de M. Hendrik Daems au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le programme Refocus de La Poste" (n° 13812)

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

Question de Mme Valérie Déom au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'équipement des Points Poste" (n° 14006)

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

Question de M. François Bellot au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "les amendes infligées à Proximus pour distorsion de concurrence" (n° 14082)

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

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare d'Assesse" (n° 14289)

Orateurs: **François Bellot, Steven**

Vanackere, vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vanackere, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Samengevoegde vragen van	7	Questions jointes de	7
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de investeringsplannen van de NMBS in de Kempen en Noord-Limburg" (nr. 14311)	7	- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les projets d'investissement de la SNCB en Campine et dans le Nord-Limbourg" (n° 14311)	7
- de heer Bert Schoofs aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de geplande spoorontsluiting van de regio Noord-Limburg" (nr. 14383) <i>Sprekers: David Geerts, Bert Schoofs, Steven Vanackere</i> , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen	7	- M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le projet de désenclavement ferroviaire de la région du nord du Limbourg" (n° 14383) <i>Orateurs: David Geerts, Bert Schoofs, Steven Vanackere</i> , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	7
Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het samenwerkingsprotocol tussen de NMBS-Holding en regionale vervoersmaatschappijen" (nr. 14365) <i>Sprekers: Ine Somers, Steven Vanackere</i> , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen	9	Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le protocole de coopération entre la SNCB-Holding et les sociétés régionales de transport public" (n° 14365) <i>Orateurs: Ine Somers, Steven Vanackere</i> , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	9
Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de proefprojecten inzake samenwerking tussen de NMBS en taxaatschappijen voor het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit" (nr. 14366) <i>Sprekers: Ine Somers, Steven Vanackere</i> , vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen	10	Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les projets pilotes de collaboration entre la SNCB et des sociétés de taxis pour le transport de personnes à mobilité réduite" (n° 14366) <i>Orateurs: Ine Somers, Steven Vanackere</i> , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	10
Samengevoegde vragen van	11	Questions jointes de	11
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de functie van wijkpostbode" (nr. 14381)	11	- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fonction de facteur de quartier" (n° 14381)	11
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de disponibiliteitsregeling bij De Post" (nr. 14385)	11	- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le régime de mise en disponibilité à La Poste" (n° 14385)	11
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-	11	- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et	11

eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stand van zaken met betrekking tot de sociale onderhandelingen bij De Post" (nr. 14387)

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

ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état des lieux des négociations sociales à La Poste" (n° 14387)

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

Vraag van de heer Bert Schoofs aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke heropening van de spoorlijn Hasselt-Maastricht" (nr. 14382)

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

13 Question de M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la réouverture éventuelle de la ligne Hasselt-Maastricht" (n° 14382)

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

Samengevoegde vragen van

14 Questions jointes de 14

- de heer François Bellot aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gebruik van de kantelbaktreinen op de lijn Brussel-Luxemburg-Bazel" (nr. 14384)

14 - M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'utilisation des trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Bâle" (n° 14384)

- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de werken op lijn 161-162 en het toekomstige gebruik van de kantelbaktrein" (nr. 14386)

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

14 - M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les travaux sur la ligne 161-162 et l'utilisation future du train pendulaire" (n° 14386)

Orateurs: **François Bellot, 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 13 JULI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 13 JUILLET 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

La réunion publique est ouverte à 14 h 23 par M. François Bellot, président.

01 **Vraag van mevrouw Marie-Martine Schyns aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een NMBS-reclame voor ritten naar het buitenland" (nr. 13843)**

01 **Question de Mme Marie-Martine Schyns au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "une publicité de la SNCB favorisant les trajets à l'étranger" (n° 13843)**

01.01 **Marie-Martine Schyns** (cdH): In juni maakte de NMBS reclame voor een tripje naar Maastricht en de vele winkeltjes en eettentjes in die stad. Wellicht zijn vele mensen naar Maastricht gereisd om daar te profiteren van de zomerkoopjes. Is het wel wenselijk dat een overheidsbedrijf mensen ertoe aanzet te gaan shoppen in het buitenland, en dan nog in een crisisperiode? Zal u ook binnenlandse bestemmingen als Luik of Verviers promoten voor shoppinguitjes?

01.01 **Marie-Martine Schyns** (cdH) : En juin, la SNCB a diffusé une publicité invitant à se rendre à Maastricht pour, entre autres, ses nombreux bistrots et magasins. Sans doute beaucoup de personnes s'y sont-elles rendues pour profiter des soldes. Est-il opportun qu'une entreprise publique pousse les consommateurs à aller faire des achats en dehors de nos frontières, qui plus est en période de crise ? Envisagez-vous de promouvoir des destinations intérieures comme Liège ou Verviers pour y favoriser le shopping ?

01.02 **Minister Steven Vanackere** (*Frans*): De promotiecampagne voor de treinverbinding met Maastricht is een commerciële activiteit die niet door de overheid gesubsidieerd wordt. Die campagne werd gefinancierd door de stad Maastricht, de Nederlandse provincie Limburg en met de commerciële inkomsten van het internationaal reizigersverkeer op die lijn. Met de campagne wil men reizigers die een uitstap naar Maastricht plannen, ervan overtuigen de auto op stal te laten en de trein te nemen, wat volledig spoort met de promotie van het openbaar vervoer. Te dien einde worden in die campagne de troeven van Maastricht als shoppingparadijs en stad van gastronomische geneugten uitgespeeld. In

01.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : La promotion de la liaison ferroviaire vers Maastricht relève d'une activité commerciale qui n'est pas subsidiée par l'État. Cette campagne a été financée par la ville de Maastricht, le Limbourg néerlandais et les recettes commerciales de cette liaison. L'objectif est de convaincre les voyageurs qui effectuent une escapade à Maastricht d'opter pour le train plutôt que pour la voiture, ce qui cadre parfaitement avec la promotion des transports publics. Pour y arriver, la campagne s'appuie sur les atouts touristiques de Maastricht que sont le shopping et la gastronomie. Une campagne similaire est menée aux Pays-Bas afin d'inciter les clients en provenance de la région de Maastricht à

Nederland loopt er een gelijksoortige campagne om de inwoners van de regio Maastricht ertoe aan te zetten met de trein naar België te reizen.

De NMBS nam eerder al diverse initiatieven om de reizigers ertoe aan te zetten een bezoek te brengen aan Belgische steden. Zo werden er partnerschapsakkoorden gesloten met verscheidene toeristische diensten.

01.03 Marie-Martine Schyns (cdH): Wie financiert de campagne die op dit ogenblik in Nederland loopt?

01.04 Minister Steven Vanackere (Frans): Ik vermoed dat er ook hier sprake is van een financiering met commerciële inkomsten, niet met overheidsgeld.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gevaar aan de overweg van la Chasse de Saint-Ghislain te Boussu ten gevolge van de sluiting van de ondergrondse tunnel" (nr. 13865)

02.01 Eric Thiébaud (PS): Momenteel worden er tv-spots van Infrabel getoond waarmee men de bevolking wil sensibiliseren voor de gevaren van het negeren van de signalisatie aan overwegen. Tegelijk hebben heel wat mensen kritiek op de beslissing om de toegang tot de tunnel onder de overweg van la Chasse de Saint-Ghislain in Boussu dicht te maken in plaats van goed te onderhouden. Die overweg is bijzonder gevaarlijk voor voetgangers en fietsers. Kinderen die langer dan vijf minuten moeten wachten voor ze de spoorweg kunnen oversteken, komen dan in de verleiding om toch maar al over te steken, ook al staat het licht nog op rood.

Hoe valt het te rechtvaardigen dat men een tunnel gewoon dichtmaakt om te vermijden dat men hem moet onderhouden? Is de NMBS zich bewust van de risico's die zij kinderen op die plaats doet lopen? Zal de tunnel terug opengaan of zijn er plannen voor een voetgangersbrug?

02.02 Minister Steven Vanackere (Frans): In 1982 opende de NMBS de overweg alsook een tunnel onder de sporen. Dankzij de overweg kunnen voetgangers en fietsers de sporen veilig oversteken, zolang ze zich maar aan de verkeerstekens houden.

se rendre en train en Belgique.

Diverses initiatives visant à promouvoir la visite de villes belges ont été prises par la SNCB. Des accords de partenariat ont ainsi été conclus avec plusieurs services touristiques.

01.03 Marie-Martine Schyns (cdH) : Qui finance la campagne qui a lieu actuellement aux Pays-Bas ?

01.04 Steven Vanackere, ministre (en français) : Je présume qu'il en est de même, donc financement sur base commerciale et sans deniers publics.

L'incident est clos.

02 Question de M. Éric Thiébaud au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la dangerosité du passage à niveau de la Chasse de Saint-Ghislain à Boussu suite à la fermeture du tunnel sous voies" (n° 13865)

02.01 Éric Thiébaud (PS) : Alors qu'Infrabel diffuse à la télévision des clips visant à sensibiliser le public aux dangers des passages à niveau, de nombreuses personnes critiquent le choix qui a été fait de bétonner l'accès au tunnel de la Chasse de Saint-Ghislain, à Boussu, plutôt que de l'entretenir. Le passage à niveau y est très dangereux pour les piétons et les cyclistes. Les enfants, contraints d'attendre plus de cinq minutes pour pouvoir traverser, sont tentés de passer lorsque le signal est rouge.

Comment justifier que, pour éviter d'avoir à entretenir un tunnel, on en condamne simplement l'accès ? La SNCB est-elle consciente des risques qu'elle fait prendre aux enfants à cet endroit ? Envisage-t-on la réouverture du tunnel ou la construction d'une passerelle ?

02.02 Steven Vanackere, ministre (en français) : En 1982, la SNCB a mis en service le passage à niveau ainsi qu'un couloir sous voies. La sécurité des piétons et cyclistes est assurée grâce au passage à niveau, pour autant que ceux-ci respectent la signalisation routière.

Op 23 juni 1982 sloten de gemeente Boussu en de NMBS een overeenkomst op grond waarvan de gemeente Boussu op eigen kosten moet zorgen voor de onderhouds-, aanpassings- en vernieuwingswerken aan de tunnel onder de sporen. Doordat de pompen – die de gemeente moet onderhouden – niet werken, stond er voortdurend een meter water in de gang. De gemeente sloot de tunnel en liet er afgesloten hekken plaatsen. In september 1988 wees de NMBS de gemeente Boussu er in een brief op dat er zo schade werd aangericht. De NMBS vroeg de gemeente de tunnel onder de sporen watervrij te maken en de pompinstallatie te herstellen.

De gemeente Boussu antwoordde dat ze er alles aan deed om de regelmatige waterafvoer te herstellen, en dat ze de toegangen met een vast hek had afgesloten.

Noch de toenmalige NMBS, noch het huidige Infrabel zijn verantwoordelijk voor die vervelende situatie. Toen er onderhoudswerken werden uitgevoerd, achtte Infrabel het aangewezen de twee ingangen van de tunnel met een muur af te sluiten en op de toegangshellingen een laag beton te gieten, teneinde ongevallen en vandalisme te voorkomen.

Die tijdelijke afsluiting kan verwijderd worden zonder schade te veroorzaken aan de tunnel onder de sporen.

Infrabel is bereid om zich samen met het gemeentebestuur van Boussu te buigen over de voorwaarden voor een eventuele heropening van die voetgangerstunnel, in de geest van de beheersovereenkomst van 23 juni 1982, en ook over de mogelijkheid om de overweg af te schaffen.

02.03 Eric Thiébaud (PS): Ik begrijp uw standpunt. Ik vond het evenwel vreemd dat men enerzijds waarschuwt dat het gevaarlijk is de sporen over te steken en anderzijds tunnels sluit.

02.04 Minister Steven Vanackere (Frans): Als er infrastructuur ter beschikking wordt gesteld, moeten de gemeentebesturen die in de meeste gevallen onderhouden. Wanneer dat niet meer gebeurt, mag men niet verwachten dat Infrabel die taak op zich neemt.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Hendrik Daems aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele

Le 23 juin 1982, la commune de Boussu et la SNCB ont signé une convention en vertu de laquelle l'administration communale de Boussu assure, à ses frais, les travaux d'entretien, de modification et de renouvellement du couloir sous voies. Le couloir était en permanence sous un mètre d'eau par déficience des pompes – pompes dont l'entretien relevait de la commune de Boussu. L'administration communale a fermé le couloir et y a placé des grilles cadenassées. En septembre 1988, la SNCB a écrit à la commune de Boussu pour lui signaler que cette situation entraînait des dégradations. La SNCB demandait à la commune de procéder à la vidange du couloir sous voies et à la remise en état des installations de pompage.

La commune de Boussu a répondu qu'elle mettait tout en œuvre pour rétablir un pompage régulier et qu'elle avait bouché les accès par une barrière fixe.

Ni la SNCB à l'époque, ni Infrabel actuellement ne sont responsables de cette fâcheuse situation. Lors de travaux d'entretien, Infrabel a jugé bon de murer chaque extrémité du couloir et de couvrir cette trémie d'accès par des dalles en béton pour éviter les risques d'accident ou de vandalisme.

Il est possible d'enlever cette fermeture provisoire sans causer de dégât au couloir sous voies.

Infrabel est disposée à examiner, avec l'administration communale de Boussu, les conditions d'une éventuelle réouverture de ce couloir sous voies, dans l'esprit de la convention de gestion du 23 juin 1982, ainsi que la possibilité de supprimer le passage à niveau.

02.03 Éric Thiébaud (PS): Je comprends votre point de vue. Je trouvais cependant étrange que, d'une part, on dise qu'il est dangereux de traverser les voies et que, d'autre part, on ferme des tunnels.

02.04 Steven Vanackere, ministre (en français): Là où on met l'infrastructure à disposition, les municipalités doivent le plus souvent l'entretenir. Le jour où l'entretien n'est plus fait, on ne peut pas exiger d'Infrabel qu'elle s'en occupe.

L'incident est clos.

03 Question de M. Hendrik Daems au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des

Hervormingen over "het 'Refocus'-programma van De Post" (nr. 13812)

03.01 Hendrik Daems (Open Vld): In 2006 en 2007 organiseerde De Post binnen het kader van het Refocusprogramma examens voor de medewerkers. Nu blijken de loonverschillen tussen medewerkers die slaagden in 2006 en in 2007 op te lopen tot 250 euro per maand.

De Post is een autonoom bedrijf, maar de overheid is een belangrijke aandeelhouder. Waarom zou zoiets in het personeelsbeleid gedoogd worden?

Is dit mogelijk? Is het verschil gerechtvaardigd? Is de minister anders van plan om een signaal te geven?

03.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): In 2006 werd onder de naam Refocus een belangrijk herstructureringsprogramma doorgevoerd bij De Post, de splitsing van het mail- en retailnetwerk. In een eerste fase werd aan de statutaire personeelsleden de mogelijkheid geboden om een bevordering te bekomen zonder selectieprocedure, voor zover ze eerder waren geslaagd voor een bevorderingsexamen. In een tweede fase werd er een examen georganiseerd, gevolgd door een interview. De laureaten van beide fasen konden benoemd worden in de destijds bestaande rang 10 - niveau 1 en rangen 25 en 24 - niveau 2.

Op 1 januari 2007 werd de functieclassificatie ingevoerd, waardoor marktconforme barema's werden gekoppeld aan het gewicht van de functie. De barema's verbonden aan rangen die tevoren van toepassing waren, bleven echter in uitdoving bestaan, ook al lagen ze hoger dan de nieuwe barema's. Er kan dus inderdaad een verschil zijn tussen personeelsleden met verworven rechten en personeelsleden die na januari 2007 aangeworven werden.

Deze vraag raakt aan de kern van het vraagstuk hoe hervormingen bij overheidsbedrijven best worden aangepakt. Ik meen dat het aangewezen is om geen big bang te veroorzaken en bestaand personeel inleveringen op te leggen, maar de nieuwe regeling enkel te doen gelden voor nieuwe personeelsleden, die vanaf een zekere datum vrijwillig in het nieuwe systeem stappen. Het gaat dus niet om discriminatie en de problemen zullen op termijn wegebben.

Réformes institutionnelles sur "le programme Refocus de La Poste" (n° 13812)

03.01 Hendrik Daems (Open Vld) : En 2006 et 2007, La Poste a organisé des examens pour son personnel dans le cadre du programme Refocus. Il apparaît aujourd'hui que les écarts de traitement entre les membres du personnel représentent jusqu'à 250 euros par mois selon qu'on a réussi les examens en 2006 ou en 2007.

La Poste est une entreprise autonome, mais l'État en est un actionnaire important. Pourquoi pareille pratique devrait-elle être tolérée en matière de politique du personnel ?

Est-ce possible ? Cette différence se justifie-t-elle ? Dans la négative, le ministre envisage-t-il d'adresser un signal ?

03.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : En 2006, un important programme de restructuration baptisé Refocus a été mené à bien à La Poste. Ce programme a consisté à scinder le réseau Mail et le réseau de vente des bureaux de poste. Au cours d'une première phase, les agents statutaires se sont vu offrir la possibilité d'obtenir une promotion sans procédure de sélection à condition d'avoir réussi précédemment un examen d'avancement. Au cours d'une deuxième phase, un examen a été organisé, examen suivi d'une interview. Les lauréats à l'issue de ces deux phases ont pu être nommés dans les rangs 10 – niveau 1 – et les rangs 25 et 24 – niveau 2, qui existaient à l'époque.

Le 1^{er} janvier 2007, une classification des fonctions a été instaurée. Cette classification a eu pour effet de lier des barèmes conformes au marché au poids des différentes fonctions. Les barèmes attachés aux rangs qui étaient auparavant d'application subsistaient toutefois de façon extinctive quoiqu'ils fussent supérieurs aux nouveaux barèmes. Une différence peut donc effectivement exister entre les membres du personnel dotés de droits acquis et les membres du personnel recrutés après janvier 2007.

Cette question concerne un point fondamental : comment est-il souhaitable de mener à bien des réformes dans les entreprises publiques ? J'estime qu'il serait inopportun de provoquer un big bang en obligeant le personnel existant à fournir des efforts. Je crois au contraire indiqué de n'appliquer le nouveau règlement qu'aux nouveaux membres du personnel qui entrent volontairement dans le nouveau système à partir d'une certaine date. Il ne s'agit dès lors pas de discrimination et les problèmes s'estomperont à terme.

03.03 Hendrik Daems (Open Vld): Er valt iets te zeggen voor het respecteren van de context waarin werknemers ingetreden zijn. Uiteraard kunnen er ook met deze aanpak wrijvingen ontstaan op de werkvloer, maar ik ga akkoord met de minister dat deze aanpak wellicht de beste is en dat de problemen mettertijd waarschijnlijk zullen uitdoven. Het is echter goed dat de minister de situatie heeft verduidelijkt.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de uitrusting van de PostPunten" (nr. 14006)

04.01 Valérie Déom (PS): Wat de werking van de PostPunten betreft, werd me onlangs een concreet geval gemeld, dat kenmerkend is voor de problemen waarmee zij op het stuk van de uitrusting te kampen hebben. In dit geval ging het om het feit dat het systeem van de afwezigheidsberichten (terbeschikkingstelling in een PostPunt van een zending die niet thuis kon worden bezorgd) niet werkte.

De betrokken handelaar ziet daardoor zijn winst slinken en de kwaliteit van de dienstverlening aan de klant is niet verzekerd. Gaat het om een alleenstaand geval en zo neen, hoeveel PostPunten wachten nog op het nodige materieel? Hoe lang duurt het om de PostPunten uit te rusten? Welke stappen moet een handelaar doen, wanneer hij met dergelijke problemen te maken krijgt? Heeft De Post nog met andere problemen te kampen? En hoeveel PostPunten hebben hun activiteiten sinds de start van de herstructurering van de postdiensten in België moeten stopzetten?

04.02 Minister Steven Vanackere (*Frans*): De Post wil dat de zendingen die niet aan de klant konden worden bezorgd, in elk postkantoor of PostPunt afgehaald kunnen worden. De werkwijze wordt nu herzien. Het duurt gemiddeld vijftien dagen om een PostPunt klaar te maken om die dienst te leveren. Vandaag kan men bij 73 procent van de PostPunten terecht om een zending te gaan afhalen.

Elk PostPunt heeft een contactpersoon bij De Post toegewezen gekregen om eventuele vragen te behandelen.

De Post heeft in tweeënhalf jaar tijd meer dan

03.03 Hendrik Daems (Open Vld): On peut comprendre que le contexte dans lequel des membres du personnel sont entrés en fonction doit être respecté. Cette approche peut évidemment aussi faire surgir des frictions sur le lieu de travail, mais je suis d'accord avec le ministre pour dire qu'elle est sans doute la meilleure et que les problèmes sont vraisemblablement appelés à disparaître progressivement avec le temps. Il est positif, toutefois, que le ministre ait clarifié la situation.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Valérie Déom au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'équipement des Points Poste" (n° 14006)

04.01 Valérie Déom (PS) : Concernant le fonctionnement des Points Poste, un cas concret m'a été rapporté qui est significatif des problèmes d'équipement rencontrés, comme un non-fonctionnement de l'avisage (mise à disposition, dans un point de service, d'un envoi qui n'a pu être remis à domicile).

Ceci mène à une situation non rentable pour le commerçant et ne garantit pas la qualité du service à l'usager. Ce cas est-il isolé et, si non, combien de Points Poste attendent-ils encore le matériel nécessaire ? Quels sont les délais prévus pour équiper les Points Poste ? Quelles sont les démarches à suivre par tout commerçant confronté à ce type de problèmes ? La Poste est-elle confrontée à d'autres difficultés ? Et combien de Points Poste ont-ils cessé leurs activités depuis le début de la restructuration postale belge ?

04.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : La Poste souhaite que l'avisage soit attribué à l'ensemble des bureaux de poste et Points Poste du pays. Le modèle est actuellement en révision. Le délai moyen de mise en place est de quinze jours. Aujourd'hui, 73 % des Points Poste assurent ce service.

Chaque Point Poste s'est vu attribué une personne de référence à La Poste pour traiter les éventuelles questions.

La Poste a ouvert plus de six cents Points Poste en

zeshonderd PostPunten geopend en blijft aandacht besteden aan de follow-up. Zevenenveertig PostPunten werden sinds de start van het project gesloten.

04.03 Valérie Déom (PS): Bepaalt de beheersovereenkomst niet dat de sluiting van een postkantoor moet samenvallen met de opening van een PostPunt?

04.04 Minister Steven Vanackere (Frans): Dat is een inspanningsverbintenis.

04.05 Valérie Déom (PS): In het geval waarover ik het had, verliepen er meer dan acht maanden tussen de sluiting van het postkantoor en de opening van het PostPunt. Dat is te wijten aan Georoute, aldus degene die over deze kwestie gaat. Waarvan akte.

04.06 Minister Steven Vanackere (Frans): Georoute heeft een brede rug, net als ik!

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer François Bellot aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "de boetes die Proximus werden opgelegd wegens concurrentievervalsing" (nr. 14082)

05.01 François Bellot (MR): De Raad voor de Mededinging heeft Proximus onlangs een boete van 66 miljoen euro opgelegd wegens misbruik van een dominante marktpositie in 2004 en 2005.

Sindsdien zou Proximus echter ongestoord zijn gang blijven gaan op de markt. Als we de onderscheiden verzoekschriften bij de rechtbank van koophandel bijtellen, gaat het om een miljard euro!

Wat zal u ondernemen om te eisen dat Belgacom een interne regeling bij Proximus instelt, zodat dergelijke vorderingen tot schadevergoeding bij de Raad voor de Mededinging of de rechtbank van koophandel voorkomen kunnen worden?

05.02 Minister Steven Vanackere (Frans): De Raad voor de mededinging heeft inderdaad Belgacom Mobile door zijn beslissing van 26 mei 2009 veroordeeld voor misbruik van dominerende positie tijdens de jaren 2004 tot 2006.

Belgacom Mobile heeft tegen die beslissing beroep aangetekend en is ervan overtuigd in de beroepsprocedure gelijk te halen.

deux ans et demi et reste attentive au suivi de cette mise en place. Quarante-sept Points Poste ont été fermés depuis le début du projet.

04.03 Valérie Déom (PS): Le contrat de gestion ne prévoit-il pas une adéquation totale en termes de temps entre le moment où l'on ferme un bureau de poste et celui où l'on ouvre un Point Poste ?

04.04 Steven Vanackere, ministre (en français): C'est une obligation de moyen.

04.05 Valérie Déom (PS): En l'occurrence, il s'est écoulé plus de huit mois entre la fermeture du bureau de poste et l'ouverture du Point Poste. Le responsable a rejeté la faute sur Géoroute. Dont acte.

04.06 Steven Vanackere, ministre (en français): Géoroute a bon dos, tout comme moi !

L'incident est clos.

05 Question de M. François Bellot au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "les amendes infligées à Proximus pour distorsion de concurrence" (n° 14082)

05.01 François Bellot (MR): Le Conseil de la concurrence vient d'infliger à Proximus une amende de 66 millions d'euros pour abus de position dominante sur le marché pour les années 2004 et 2005.

Depuis, Proximus n'aurait pas modifié ses pratiques sur le marché. Si on cumule les différentes requêtes devant le tribunal de commerce, on totalise un milliard d'euros !

Que comptez-vous faire pour exiger de Belgacom un dispositif interne à Proximus afin d'éviter que de telles actions soient entamées en indemnisation devant le Conseil de la concurrence ou devant les tribunaux de commerce ?

05.02 Steven Vanackere, ministre (en français): Le Conseil de la Concurrence a effectivement condamné Belgacom Mobile dans une décision du 26 mai 2009 pour abus de position dominante au cours des années 2004-2005.

Belgacom Mobile a introduit un recours contre cette décision et est persuadée que la procédure d'appel débouchera sur une fin favorable.

Verzoeken om schadeloosstelling zijn momenteel voorbarig.

05.03 François Bellot (MR): We zullen het einde van de beroepsprocedure afwachten.

Het incident is gesloten.

De **Voorzitter:** De vraag nr. 14239 van de heer Thiébaud wordt ingetrokken.

06 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station van Assesse" (nr. 14289)

06.01 François Bellot (MR): U antwoordde onlangs op een vraag van een collega dat er voor de stopplaatsen zonder station een programma bestaat voor de uitvoering van werken met het oog op meer veiligheid en reizigerscomfort. Wanneer zal de site van het vroegere station Assesse (lijn 162), die zich in een bedroevende staat bevindt, worden gesaneerd? Welke werken zullen er precies worden uitgevoerd en op welk bedrag worden ze geraamd? Zullen ze in verscheidene fases worden uitgevoerd?

06.02 Minister Steven Vanackere (Frans): Het vroegere station van Assesse zal niet voor 2011 worden afgebroken, want er bevindt zich nog telecommunicatieapparatuur in het gebouw.

In het kader van de moderniseringswerken zullen de sporen worden heraangelegd, en komen er een tunnel onder de sporen, een parkeerterrein voor auto's en fietsenstallingen.

De technische studies zijn aan de gang. De planning van de werken zal gebeuren in overleg met Infrabel, de NMBS-Holding en uiteraard het gemeentebestuur.

06.03 François Bellot (MR): Ik zal dit doorgeven aan het gemeentebestuur van Assesse.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de investeringsplannen van de NMBS in de Kempen en Noord-Limburg" (nr. 14311)

- de heer Bert Schoofs aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken,

Il est prématuré de faire mention de risques de demandes en dommages et intérêts.

05.03 François Bellot (MR) : Nous attendrons l'aboutissement de la procédure d'appel.

L'incident est clos.

Le président : La question n° 14239 de M. Thiébaud est retirée.

06 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare d'Assesse" (n° 14289)

06.01 François Bellot (MR) : Vous avez récemment répondu à un collègue que les points d'arrêt sans gare faisaient l'objet d'un programme de travaux en vue d'y améliorer la sécurité et le confort des usagers. Quand donc le site de l'ancienne gare d'Assesse (ligne 162), en piteux état, sera-t-il assaini ? En quoi consisteront les travaux et quel est le montant estimé de ceux-ci ? Seront-ils effectués en plusieurs phases ?

06.02 Steven Vanackere, ministre (en français) : La démolition de l'ancienne gare d'Assesse n'interviendra pas avant 2011 car le bâtiment abrite encore des installations télécoms.

Les travaux de modernisation comprendront le réaménagement des voies, la création d'un couloir sous voies, l'aménagement d'un parking pour les voitures et la pose de râteliers pour les vélos.

Les études techniques sont en cours. Le planning de la réalisation sera défini en accord avec Infrabel, la SNCB Holding et bien sûr l'administration communale.

06.03 François Bellot (MR) : Je communiquerai ces éléments à l'administration communale d'Assesse..

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les projets d'investissement de la SNCB en Campine et dans le Nord-Limbourg" (n° 14311)

- M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur

Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de geplande spoorontsluiting van de regio Noord-Limburg" (nr. 14383)

"le projet de désenclavement ferroviaire de la région du nord du Limbourg" (n° 14383)

07.01 David Geerts (sp.a): We lazen in de krant een klein artikeltje over de verdere spoorontsluiting van de Kempen en Noord-Limburg. Het ging over de elektrificatie van de lijn Herentals-Mol-Hamont en een bijkomend spoor tussen Mol en Neerpelt. Ik vermoed dat dit artikeltje gebaseerd is op een studie, zeker omdat men het had over een toekomstvisie.

07.01 David Geerts (sp.a): Nous avons lu un article de presse passé relativement inaperçu relatif au désenclavement ferroviaire de la Campine et du Nord-Limbourg. Il y était question de l'électrification de la ligne Herentals-Mol-Hamont et de l'aménagement d'une voie supplémentaire entre Mol et Neerpelt. Je présume que cet article était basé sur une étude, d'autant qu'il faisait état d'une vision d'avenir.

In welke mate zal de toekomstvisie worden omgezet in concrete plannen? Wat is de timing van de investeringen? Wat zullen de kostprijs en de realisatiegraad zijn binnen enkele jaren?

Dans quelle mesure cette vision d'avenir sera-t-elle traduite sous la forme de projets concrets ? Qu'en est-il du calendrier des investissements ? Qu'en sera-t-il des coûts et du degré de mise en œuvre d'ici quelques années ?

07.02 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Ik focus meer op de spoorontsluiting van Noord-Limburg. Van de elektrificatie van de toenmalige lijn 18 is al lang sprake, maar er is nog niets gebeurd. Het zou nu de bedoeling zijn ieder half uur een trein vanuit Hamont naar Antwerpen en Brussel te laten rijden.

07.02 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Je voudrais me concentrer sur le désenclavement ferroviaire du Nord-Limbourg. Il est question depuis longtemps de l'électrification de la ligne qui portait à l'époque le numéro 18, mais rien n'a été fait à ce jour. Il serait à présent question de prévoir toutes les demi-heures un train depuis Hamont à destination d'Anvers et de Bruxelles.

Wat is hiervan aan? Hoe concreet zijn de plannen op het vlak van timing en budget?

Confirmez-vous ces informations ? Qu'en est-il de la concrétisation de ces plans en termes de calendrier et de budget ?

07.03 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De bestaande infrastructuur in de Kempen maakt het moeilijk om meer treinen te laten rijden, maar er wordt bestudeerd wat kan worden gedaan om het treinaanbod uit te breiden in de Antwerpse en Limburgse Kempen. Er loopt een studie om in samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen missing links op te sporen en het treinaanbod beter af te stemmen op de behoeften van reizigers en potentiële reizigers. De NMBS heeft haar wensen aan Infrabel meegedeeld.

07.03 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais): En raison de l'infrastructure existante en Campine, il est difficile de faire circuler plus de trains mais l'élargissement de l'offre ferroviaire en Campine anversoise et limbourgeoise est à l'examen. Une étude est menée en coopération avec les sociétés régionales de transport pour identifier les chaînons manquants et pour mieux faire correspondre l'offre ferroviaire aux besoins des voyageurs et des voyageurs potentiels. La SNCB a transmis ses souhaits à Infrabel.

De plannen van de NMBS vergen de elektrificatie van de lijn Herentals-Mol-Neerpelt en het op dubbelspoor brengen van de baanvakken Mol-Neerpelt. De reactivering van de lijnen Neerpelt-Hamont-Weert en Hasselt Weert wordt overwogen.

Les projets de la SNCB exigent l'électrification de la ligne Herentals-Mol-Neerpelt et la mise à double voie des tronçons Mol-Neerpelt. La réactivation des lignes Neerpelt-Hamont-Weert et Hasselt-Weert est envisagée.

Infrabel evalueert deze voorstellen. Er is nog geen beslissing genomen en de budgettaire gevolgen zijn nog niet bekend. De werken zijn niet ingeschreven in het meerjareninvesteringsplan 2008-2012 en er vond geen overleg plaats met de overheid. Het is dus voorbarig om een timing mee te delen en er

Infrabel évalue ces propositions. Aucune décision n'a encore été prise et l'incidence budgétaire n'est pas encore connue. Les travaux ne sont pas inscrits dans le plan d'investissement pluriannuel 2008-2012 et aucune concertation n'a été organisée avec le gouvernement. Il est donc trop tôt pour

kunnen geen concrete antwoorden worden gegeven op de concrete vragen.

07.04 David Geerts (sp.a): Het artikeltje was ook erg beperkt, maar het was onze plicht dit ook hier naar voren te brengen. Als er een globale toekomstvisie bestaat, zouden we daarover moeten kunnen beschikken.

07.05 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Men heeft dus iets uit het wenslijstje van de NMBS gelicht. Mijn hoop wordt getemperd. De toestand in Noord-Limburg is abominabel. Ik hoop dat de spoorontsluiting van Noord-Limburg in de toekomst toch een van de prioriteiten wordt.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het samenwerkingsprotocol tussen de NMBS-Holding en regionale vervoersmaatschappijen" (nr. 14365)

08.01 Ine Somers (Open Vld): Op 30 juni ondertekenden de NMBS-Holding en de regionale vervoersmaatschappijen een samenwerkingsprotocol inzake veiligheid en preventie. De dotatie voor sociale veiligheid zou hiervoor verdubbeld zijn. Dit stelt de maatschappijen in staat gemeenschappelijke acties te voeren in het kader van de veiligheid.

De minister had de NMBS-Holding ook gevraagd om veiligheidsconvenanten af te sluiten met de gemeentes.

Wat is de inhoud van het protocol? Zijn hieraan kosten verbonden en wat is dan het aandeel van de NMBS-Holding? Hoe wordt de dotatie sociale veiligheid besteed? Is zij enkel ten laste van de federale overheid? Hoe staat het met de samenwerkingsconvenanten met de gemeentes?

08.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Het samenwerkingsakkoord tussen de vier openbaarvervoermaatschappijen is het resultaat van overleg waaruit duidelijk de wil tot samenwerking bleek. Ze zijn dikwijls actief op aangrenzende of gemeenschappelijke terreinen. Een geïntegreerde en integrale aanpak van de veiligheid zal worden uitgebouwd op nationaal, regionaal en lokaal vlak. Naast de uitwisseling van informatie komen er gemeenschappelijke

communiquer un échéancier et je ne puis répondre aux questions pratiques.

07.04 David Geerts (sp.a) : Cet article de presse était trop sommaire mais il était de notre devoir d'en parler dans cet hémicycle. S'il existe une vision d'avenir globale, nous devrions pouvoir en disposer.

07.05 Bert Schoofs (Vlaams Belang) : Un des desiderata de la SNCB a donc été retranché de la liste des vœux exprimés par notre société des chemins de fer. Je n'ai plus autant d'espoir aujourd'hui. La situation dans le Nord-Limbourg est catastrophique. J'espère que le désenclavement ferroviaire de cette région sera néanmoins l'une des priorités du ministre.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le protocole de coopération entre la SNCB-Holding et les sociétés régionales de transport public" (n° 14365)

08.01 Ine Somers (Open Vld) : Le 30 juin, la SNCB-Holding et les sociétés régionales de transport public ont signé un protocole de collaboration en matière de sécurité et de prévention. Aux fins de la mise en œuvre de ce protocole, un doublement de la dotation pour la sécurité aurait été prévu. Conséquence : ces sociétés devraient ainsi être à mêmes de mener des actions communes dans le cadre de la sécurité.

Le ministre avait aussi demandé à la SNCB-Holding de conclure des conventions avec les communes en matière de sécurité.

Quelle est la teneur de cet accord ? Sa réalisation aura-t-elle un coût ? Quelle part de ce coût supportera la SNCB-Holding ? À quelles fins sera utilisée la dotation pour la sécurité ? Sera-t-elle uniquement à charge de l'État fédéral ? Qu'en sera-t-il des conventions passées avec les communes ?

08.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : L'accord de collaboration entre les quatre sociétés de transport public est le résultat d'une concertation qui a fait apparaître clairement une volonté de collaborer. Ces sociétés sont bien souvent présentes sur des territoires contigus, voire communs. Une approche intégrée et intégrale de la sécurité sera élaborée à tous les échelons : national, régional et local. Outre l'échange d'informations, des actions et des campagnes

preventieve acties en campagnes. Ook operationeel wordt de samenwerking geïntensifieerd. Deze samenwerkingsvorm komt tegemoet aan de in het beheercontract van de NMBS-Holding geformuleerde vraag van de federale overheid.

Dit samenwerkingsprotocol kadert in de opdrachten van openbare dienst en wordt dus gesubsidieerd door de federale overheid. Er zijn geen bijkomende specifieke kosten aan verbonden.

In het kader van de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen werd een bijkomende dotatie van 10 miljoen euro toegekend vanaf 2008, wat de totale dotatie op ongeveer 20 miljoen euro brengt.

De NMBS-Holding werkt mee aan de academische studie 'Integrale veiligheid in de stations. Een samenwerkingsmodel'.

De cel Sociale Veiligheid en Preventie had op 1 juli 2009 al 295 gemeentes gecontacteerd met het oog op het afsluiten van een samenwerkingsconvenant. Met 21 gemeentes werd een intentieverklaring getekend, met 55 zijn de gesprekken afgerond en met 31 zijn ze aan de gang. Haast dagelijks zijn er nieuwe contacten.

08.03 Ine Somers (Open Vld): Extra kosten, als ze bestaan, komen dus volledig ten laste van de federale overheid. De dotatie voor sociale veiligheid staat daar helemaal los van en is ook ten laste van de federale overheid?

08.04 Minister n **Steven Vanackere** (Nederlands): Dat klopt.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de proefprojecten inzake samenwerking tussen de NMBS en taximaatschappijen voor het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit" (nr. 14366)

09.01 Ine Somers (Open Vld): In februari 2009 maakte een vertegenwoordiger van de NMBS melding van een proefproject in de zones Aalst en Quaregnon-Quiévrain om personen met een beperkte mobiliteit vanuit niet-toegankelijke stations door twee taxibedrijven te laten vervoeren naar het dichtstbijzijnde aangepaste station.

préventives communes seront menées. Leur collaboration sera intensifiée sur le plan opérationnel également. Cette forme de collaboration répondra à la demande de l'État fédéral exprimée dans le contrat de gestion de la SNCB-Holding.

Ce protocole de coopération s'inscrit dans le cadre des missions de service public et sera donc subventionné par l'autorité fédérale. Il n'entraîne pas de coûts spécifiques supplémentaires.

Dans le cadre des activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire, une dotation supplémentaire de 10 millions d'euros est octroyée depuis 2008, ce qui porte la dotation totale à 20 millions d'euros environ.

La SNCB-Holding participe à l'étude universitaire 'Sécurité intégrale dans les gares. Un modèle de coopération'.

Le 1^{er} juillet 2009, la cellule de prévention et de sécurité sociétale avait déjà contacté 295 communes en vue de la conclusion d'un contrat de coopération. Une déclaration d'intention a été signée avec 21 communes, les négociations sont terminées avec 55 communes et elles sont en cours avec 31 autres municipalités. De nouveaux contacts sont établis quasi chaque jour.

08.03 Ine Somers (Open Vld): Les coûts supplémentaires, s'il y en a, sont donc entièrement à charge de l'autorité fédérale. La dotation pour la sécurité sociétale en est entièrement indépendante et est aussi supportée par le niveau fédéral.

08.04 Minister **Steven Vanackere** (en néerlandais): C'est exact.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les projets pilotes de collaboration entre la SNCB et des sociétés de taxis pour le transport de personnes à mobilité réduite" (n° 14366)

09.01 Ine Somers (Open Vld): En février 2009, un représentant de la SNCB-Holding avait fait part du lancement, dans les zones d'Alost et de Quaregnon-Quiévrain, d'un projet pilote dont la finalité sera de faire assurer par deux sociétés de taxis le transport des personnes à mobilité réduite entre les gares inadaptées et la gare adaptée la plus proche.

Is het proefproject ten einde en werd het geëvalueerd? Wat zijn dan de belangrijkste conclusies? Werd er regelmatig gebruik gemaakt van deze dienst? Wat is de prijs? Wat zouden de budgettaire gevolgen zijn van een veralgemeende invoering? Is het haalbaar om dit in te voeren in het hele land?

09.02 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Deze tests in de regio's van Denderleeuw en Bergen zijn gestart op 1 juni van dit jaar en de eerste evaluatie gebeurt na zes maanden. Gezien het project nog maar een maand loopt en de bekendheid nog niet groot is, is de vraag nog beperkt.

Over het invoeren van dit systeem over het hele land kan pas nagedacht worden na grondige evaluatie. Daarvoor is het nog veel te vroeg. Pas na afloop van het proefproject kunnen de kosten worden bestudeerd en kan worden beslist of de NMBS het systeem uitbreidt.

09.03 **Ine Somers** (Open Vld): Het zou nuttig zijn mochten wij de resultaten na het verlopen van het proefproject ontvangen en eventueel bespreken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 14736 van de heer Gilkinet wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de functie van wijkpostbode" (nr. 14381)
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de disponibiliteitsregeling bij De Post" (nr. 14385)
- 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. 14387)

10.01 **David Geerts** (sp.a): Een aantal werknemers van De Post zou in aanmerking komen om vanaf de leeftijd van 57 jaar de functie van wijkpostbode – de nieuwe term voor 'brievenbesteller' – te vervullen. Hieraan wordt wel de voorwaarde verbonden dat zij

Ce projet pilote est-il arrivé à son terme et a-t-il été évalué? Quelles en sont les principaux enseignements? A-t-il été fait souvent usage de ce service? Quel en est le prix? Quelle serait l'incidence budgétaire d'une instauration généralisée de ce service? Est-il réaliste de prévoir son instauration dans l'ensemble du pays?

09.02 **Steven Vanackere**, ministre (en néerlandais): Ces tests dans les régions de Denderleeuw et de Mons ont démarré le 1^{er} juin de cette année et leur première évaluation se fera dans six mois. Comme ce projet n'est en cours que depuis un mois et qu'il est encore méconnu du public-cible, la demande est encore limitée.

L'instauration de ce système sur l'ensemble du territoire de notre pays ne sera envisageable que lorsqu'il aura été soumis à une évaluation approfondie. L'envisager dès à présent serait tout à fait prématuré. Ce n'est qu'au terme du projet pilote que son coût pourra être étudié et qu'il pourra être décidé si la SNCB étendra ou non ce système.

09.03 **Ine Somers** (Open Vld): Il ne serait pas inutile que nous recevions les résultats de ce projet pilote une fois qu'il sera parvenu à son terme et, le cas échéant, que nous les examinions.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n°14736 de M. Gilkinet est transformée en question écrite.

10 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fonction de facteur de quartier" (n° 14381)
- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le régime de mise en disponibilité à La Poste" (n° 14385)
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état des lieux des négociations sociales à La Poste" (n° 14387)

10.01 **David Geerts** (sp.a): Des travailleurs de La Poste pourraient assurer à partir de 57 ans la fonction de "facteur de quartier", la nouvelle dénomination des "livreurs de courrier", à la condition toutefois qu'ils partent à la retraite à 60

op 60 jaar met pensioen gaan.

ans.

Het uurrooster is relevant voor de sociale rechten: vanaf een uurrooster van 3 uur 48 minuten spreekt men van deeltijdse arbeid, inclusief de hieraan verbonden rechten.

L'horaire est important au regard des droits sociaux: à partir d'un horaire de 3 heures et 48 minutes, on parle de travail à temps partiel, avec les droits qui s'y rattachent.

Welke categorie van personeelsleden van De Post komt in aanmerking om wijkpostbode te worden? Hoe zal hun uurrooster eruit zien?

Quels travailleurs pourraient devenir facteurs ? Quel sera leur horaire ?

De disponibiliteitsregeling van het personeel van De Post wordt aangepast: de quota van de ziektedagen zullen anders worden berekend. Ten gevolge van de herberekening zal het personeel sneller in de disponibiliteitsregeling terechtkomen, dus ook sneller in het socialezekerheidsstelsel.

Le régime de la mise en disponibilité du personnel de La Poste sera modifié : les quotas de jours de congé de maladie seront calculés autrement. Ce nouveau calcul aura pour effet que le personnel émargera plus vite au régime de la mise en disponibilité et donc aussi à celui de la sécurité sociale.

Wat is de visie van de minister op deze aanpassing van de regeling?

Que pense le ministre de cette modification du système ?

10.02 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): De laatste vraag de heer Geerts verheft het debat enigszins naar het politieke niveau, daarvoor bespeurde ik een wat syndicale teneur. Wat de heer Geerts mij vraagt, is momenteel het onderwerp van sociale onderhandelingen.

10.02 **Steven Vanackere**, ministre (en néerlandais) : La dernière question de M. Geerts porte en tout cas le débat au niveau politique et c'est pourquoi j'ai cru y déceler une certaine portée syndicale. L'objet de la question fait actuellement l'objet de négociations sociales.

De directie van De Post heeft op 25 juni een laatste voorstel voor een cao gedaan, waarover de vakbonden zich op 16 juli moeten uitspreken. In dit voorstel staat er echter niets over de quota van het aantal ziektedagen. De gesprekken over de invoering van de functie van wijkpostbode zijn nog niet afgerond. Het klopt dat het voorstel inderdaad geformuleerd werd om personeel van De Post op het einde van de loopbaan deze lichtere taak op deeltijdse basis te laten uitvoeren. Dit zou alleszins gebeuren met behoud van hun uurloon.

Le 25 juin, la direction de La Poste a formulé une dernière proposition de CCT sur laquelle les syndicats se prononceront le 16 juillet. Cette proposition ne comporte toutefois aucune disposition sur les quotas de jours de congé de maladie. Les négociations concernant l'instauration d'une fonction de facteur de quartier ne sont pas encore clôturées. Il est exact qu'il a été proposé de permettre au personnel d'occuper cette fonction moins exigeante en fin de carrière à mi-temps. Il conserverait en tout état de cause son salaire horaire.

Ik ben vragende partij om dit debat buiten de context van lopende onderhandelingen aan bod te laten komen. Ik wil echter nu de uitkomst van de gesprekken niet hypothekeren door een of andere uitspraak.

Je souhaite que ce débat soit mené en dehors du contexte des négociations en cours. En effet, je ne souhaite pas, par l'une ou l'autre déclaration, compromettre maintenant l'issue des tractations.

10.03 **David Geerts** (sp.a): Ik besef zeer goed dat er ter zake momenteel onderhandelingen worden gevoerd, maar ik wou de vraag toch stellen omdat volgende week het parlementaire reces een aanvang neemt. Ik ga akkoord met de minister dat deze problematiek een ruimer debat op een later tijdstip verdient.

10.03 **David Geerts** (sp.a) : Je comprends bien que des négociations sont en cours pour le moment à ce sujet mais je voulais tout de même poser la question dans la perspective des vacances parlementaires qui devraient commencer la semaine prochaine. Je suis d'accord avec le ministre pour dire que ce dossier mérite qu'on y consacre ultérieurement un plus large débat.

10.04 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Ik

10.04 **Steven Vanackere**, ministre (en

neem aan dat de heer Geerts niet verwacht dat wij aan overheidsbedrijven zouden verbieden wat in andere bedrijven wel mogelijk is.

10.05 David Geerts (sp.a): Zeker niet.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Bert Schoofs aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke heropening van de spoorlijn Hasselt-Maastricht" (nr. 14382)

11.01 Bert Schoofs (Vlaams Belang): De voormalige spoorlijn Hasselt-Maastricht zou, als onderdeel van de verbinding Antwerpen-Keulen, een belangrijke troef kunnen vormen voor de spoorontsluiting van Limburg. In 1950 werd deze lijn echter afgesloten. Een heropening zou het vrachtverkeer over de weg gevoelig ontlasten en zou een spoorontsluiting realiseren met belangrijke industriezones in Nederland en Duitsland. Een heropening vraagt slechts een beperkte investering, met name niet meer dan 10 kilometer spoorlijn. In Nederland werd al in 2007 een heropening van een traject gerealiseerd, dat met veel bijval werd begroet door onder meer de provinciebesturen van Vlaams en Nederlands Limburg. Het project zou – door zijn grensoverschrijdend karakter – eventueel een beroep kunnen doen op Europese steun.

Wat is de visie van de federale regering op een mogelijke heropening van deze spoorlijn? Werd hierover al overleg gepleegd met de Nederlandse, Duitse en Vlaamse overheid? Welk budget zou de federale regering voor dit project ter beschikking kunnen stellen?

11.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): In 2004 werd er een afspraak gemaakt tussen de NMBS en het Vlaamse Gewest, die echter uitsluitend betrekking heeft op een reactivering van het traject Lanaken-Maastricht voor het goederenvervoer. Er wordt niet voorzien in een mogelijke reactivering van de spoorverbinding tussen Lanaken en Hasselt.

In het licht van de financiering door respectievelijk Nederland en Vlaanderen, is er geen nood aan een bijkomend budgettair engagement vanwege de federale regering.

De werken op Belgisch grondgebied starten in het

néerlandais) : J'imagine que M. Geerts ne s'attend pas à ce que ce qui est admis dans d'autres entreprises ne le soit pas dans les entreprises publiques.

10.05 David Geerts (sp.a) : Certainement pas.

L'incident est clos.

11 Question de M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la réouverture éventuelle de la ligne Hasselt-Maastricht" (n° 14382)

11.01 Bert Schoofs (Vlaams Belang) : Maillon de la liaison Anvers-Cologne, l'ancienne ligne ferroviaire Hasselt-Maastricht pourrait constituer un atout important en vue du désenclavement ferroviaire du Limbourg. Cette ligne a été fermée en 1950 et sa réouverture permettrait de réduire considérablement le volume du transport de marchandises par la route et de réaliser le désenclavement ferroviaire par rapport à d'importants parcs industriels aux Pays-Bas et en Allemagne. La remise en service ne requiert qu'un investissement limité de l'ordre de 10 kilomètres de chemin de fer seulement. Aux Pays-Bas, une partie de cette ligne a déjà été rouverte en 2007, une initiative acclamée entre autres par les autorités provinciales du Limbourg flamand et du Limbourg néerlandais. De par son caractère transfrontalier, le projet pourrait éventuellement entrer en ligne de compte pour l'octroi de fonds européens.

Que pense le gouvernement fédéral d'une éventuelle réouverture de cette ligne ferroviaire ? Une concertation en la matière a-t-elle déjà été menée avec les gouvernements flamand, néerlandais et allemand ? Quel budget le gouvernement fédéral pourrait-il dégager pour ce projet ?

11.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Un accord a été conclu en 2004 entre la SNCB et la Région flamande mais il ne concerne que la réactivation du trajet Lanaken-Maastricht pour le transport de marchandises. La réactivation éventuelle de la liaison ferroviaire entre Lanaken et Hasselt n'est pas prévue.

Ce projet étant financé respectivement par les Pays-Bas et la Flandre, le gouvernement fédéral n'a pas à engager des crédits supplémentaires.

Les travaux sur le territoire belge débuteront à l'automne de 2009. La liaison sera finalisée au

najaar van 2009. De verbinding zal in het eerste kwartaal van 2010 klaar zijn.

11.03 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Hoeveel bedraagt het budget?

11.04 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Het bedrag dat het Vlaamse Gewest ter beschikking stelt, ligt lager dan 2 miljoen euro.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gebruik van de kantelbaktreinen op de lijn Brussel-Luxemburg-Bazel" (nr. 14384)
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de werken op lijn 161-162 en het toekomstige gebruik van de kantelbaktrein" (nr. 14386)

12.01 François Bellot (MR): Kan u bevestigen dat Infrabel alles in het werk zal stellen om kantelbaktreinen te laten rijden tussen Namen en Luxemburg, en dat men de infrastructuur zal afstemmen op de vereisten voor de inzet van kantelbaktreinen?

In de nabije toekomst zal de signalisatie op de grote lijnen volledig aan de Europese ETCS-standaard moeten voldoen. Installeert Infrabel dat systeem op lijn 162, nu die wordt gemoderniseerd, zodat er later kantelbaktreinen kunnen rijden?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de onderhandelingen tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen die betrokken zijn bij de verbinding Brussel-Straatsburg-Bazel, te weten de NMBS, de CFL, de SNCF, en de Zwitserse en de Italiaanse spoorwegmaatschappijen?

Welke akkoorden kwamen er al tot stand tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen met het oog op het inzetten van die treinen? Hoe zal de dienstregeling eruit zien? Denkt de NMBS eraan kantelbaktreinen aan te kopen? Is er al een proefrit gepland?

12.02 Minister Steven Vanackere (Frans): In het najaar van 2008 voerde Infrabel een studie uit over het gebruik van kantelbaktreinen op de as Brussel-

cours du premier trimestre de 2010.

11.03 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Qu'en est-il du budget?

11.04 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais): Le montant fourni par la Région flamande ne dépassera pas 2 millions d'euros.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'utilisation des trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Bâle" (n° 14384)
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les travaux sur la ligne 161-162 et l'utilisation future du train pendulaire" (n° 14386)

12.01 François Bellot (MR): Confirmez-vous qu'Infrabel mettra tout en œuvre pour permettre le passage des trains pendulaires entre Namur et Luxembourg et qu'on tiendra compte dans les infrastructures des impératifs liés au passage de ces trains pendulaires?

Dans un avenir proche, toute la signalisation sur les grandes lignes devra respecter les normes européennes ETCS. Infrabel met-elle en œuvre ce système sur la ligne 162 dans la perspective d'y faire rouler des trains pendulaires, à l'occasion de sa modernisation?

Pouvez-vous faire le point sur les négociations entre les différentes compagnies des chemins de fer concernées par la liaison Bruxelles-Strasbourg-Bâle: la SNCB, la CFL, la SNCF et les compagnies suisse et italienne?

Quels sont les accords déjà engrangés entre les différentes compagnies de chemin de fer pour assurer la mise en service de ces trains? Qu'en est-il des horaires?

La SNCB envisage-t-elle l'acquisition de trains pendulaires? Un essai de circulation est-il déjà prévu?

12.02 Steven Vanackere, ministre (en français): En automne 2008, Infrabel a réalisé une étude relative aux trains pendulaires sur l'axe Bruxelles-

Luxemburg. Die studie bracht duidelijkheid over de te verwachten tijdwinst, de nodige infrastructuurwerken en het bijhorende prijskaartje. Tot op heden werd Infrabel door geen enkele spoorwegonderneming officieel op de hoogte gebracht van het voornemen om kantelbaktreinen in te zetten op die as. Infrabel nam bijgevolg nog geen beslissing met betrekking tot de uitvoering van werkzaamheden om de infrastructuur aan te passen aan de kantelbaktreinen.

Indien na 2010 wordt beslist om Pendolintreinen te laten rijden, zullen bijkomende middelen moeten worden uitgetrokken om de infrastructuur aan te passen.

De as Brussel-Luxemburg zal met het ETCS (*European Train Control System*) worden uitgerust.

Het huidige treinaanbod op de lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Zwitserland omvat drie EuroCitytreinen. De kantelbaktreinen zouden worden ingezet voor die trajecten over lange afstanden. De Zwitserse, de Luxemburgse, de Belgische en de Franse spoorwegmaatschappij hebben zich ertoe verbonden een marktstudie te laten uitvoeren over de ontwikkeling van een nieuw treinaanbod. Die studieresultaten zullen medio september beschikbaar zijn. De vier spoorwegmaatschappijen hebben ook beslist parallel een onderzoek uit te voeren naar de economische haalbaarheid van het project.

Daarna volgt een gedetailleerde economische analyse, waarna eind 2009 beslist zal worden of de partners zullen kiezen voor kantelbaktreinen op die verbinding.

De vier spoorwegmaatschappijen onderzoeken momenteel verschillende scenario's met betrekking tot het treinaanbod op die lijn en de keuze van het materieel.

12.03 François Bellot (MR): Als ik u goed begrijp, wordt er bij de huidige werken geen rekening gehouden met de kantelbaktrein.

12.04 Minister Steven Vanackere (Frans): Dat klopt.

12.05 François Bellot (MR): Nochtans hoeft alleen de afstand tussen de sporen vergroot te worden. Als Infrabel niet op de hoogte wordt gebracht, zal de onderneming geen rekening houden met die grotere afstand, terwijl die aanpassing maar een fractie zou kosten van de kosten voor de algemene modernisering van die lijn. De dag dat die nieuwe spoorafstand een vereiste zal zijn, zal men alle

Luxemburg. Cette étude a permis de déterminer les gains de temps possibles, les travaux d'infrastructure à réaliser et le coût de ceux-ci. A l'heure actuelle, aucun opérateur ferroviaire n'a officiellement communiqué à Infrabel son intention d'utiliser du matériel pendulaire sur cet axe. Dès lors, Infrabel n'a pour l'instant pris aucune décision de réaliser des travaux pour adapter l'infrastructure aux trains pendulaires.

Si la décision de faire circuler des Pendolino est prise après 2010, des budgets supplémentaires seront nécessaires pour adapter les infrastructures.

L'axe Bruxelles-Luxembourg sera équipé du système ETCS.

L'offre ferroviaire actuelle sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Suisse est constituée par trois trains EuroCity. Ce sont ces voyages longue distance qui sont concernés par le projet de trains pendulaires. Les entreprises ferroviaires suisse, luxembourgeoise, belge et française se sont engagées à réaliser une étude de marché pour le développement d'une nouvelle offre. Ses résultats seront disponibles à la mi-septembre. Les quatre entreprises ont décidé de procéder parallèlement à une étude afin de vérifier si le projet est économiquement viable.

Il s'ensuivra une analyse économique détaillée pour décider, fin 2009, si les partenaires s'engagent sur la voie du pendulaire pour cette liaison.

Ces quatre entreprises étudient actuellement différents scénarios portant sur la fréquence des liaisons et sur le choix du matériel.

12.03 François Bellot (MR): Si je vous comprends bien, les travaux actuels ne tiennent pas compte des trains pendulaires ?

12.04 Steven Vanackere, ministre (en français): C'est le cas.

12.05 François Bellot (MR): Pourtant, les travaux ne nécessitent que d'écarter les deux voies. Si Infrabel n'est pas informée, elle ne tiendra pas compte de cet écartement supérieur alors que son coût est minime dans la modernisation générale de cette ligne. Le jour où ce nouvel écartement sera nécessaire, il faudra tout refaire. Pour moi, il s'agit d'un problème de coordination entre la société

werken moeten overdoen. Volgens mij gaat het om een coördinatieprobleem tussen de exploitatievennootschap en Infrabel.

d'exploitation et Infrabel.

Wat mij betreft moeten beide ondernemingen overleg plegen, zodat Infrabel bij de infrastructuurwerken nu al rekening houdt met de kantelbaktrein. Volgens mijn informatie zouden de meerkosten daarvan 5 procent bedragen. Als we dat nu niet doen, laten we voor de komende dertig jaar de mogelijkheid schieten om Pendolintreinen te laten rijden.

Pour moi, les deux sociétés doivent se concerter de façon qu'Infrabel intègre, dès à présent, le pendulaire dans ses travaux d'infrastructure, ce qui entraîne un surcoût, selon mes informations, de l'ordre de 5 %. Si on ne le fait pas maintenant, on condamne pour trente ans toute possibilité de faire passer des Pendolino.

12.06 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Het is van belang dat de operatoren zelf beslissen of ze de mogelijkheid willen creëren om dit materieel in te zetten. Hoe sneller er een beslissing valt, hoe beter men de investeringen zal kunnen afstemmen op het beleid. Wat de vermeende lage kosten betreft, moet u wel weten dat men, om kantelbakmaterieel te kunnen inzetten, niet alleen de sporen moet aanpassen, maar ook het ETCS-systeem en de bovenleiding.

12.06 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : Il importe que les opérateurs déterminent eux-mêmes la possibilité d'exploiter ce type de matériel. Au plus vite une décision sera prise, au mieux on pourra adapter les investissements. En ce qui concerne les prétendus faibles coûts, il faut savoir que, pour utiliser du matériel pendulaire, il faut adapter non seulement les voies, mais aussi le système ETCS et les caténaires.

12.07 **François Bellot** (MR): Lijn 162 wordt momenteel volledig vernieuwd: bovenleidingen, bedding en sporen. Enkel de dwarshelling en de afstand tussen de sporen moeten nog aan de kantelbaktrein worden aangepast. Die aanpassingen kosten niet veel geld.

12.07 **François Bellot** (MR) : Aujourd'hui, la ligne 162 est entièrement renouvelée : les caténaires, les voies, les rails. La seule chose encore à faire pour le pendulaire est de modifier les dévers et d'écarter les voies. Cela représente un coût d'adaptation faible.

12.08 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Er worden momenteel geen investeringen uitgevoerd waarbij er geen rekening wordt gehouden met de mogelijke inzet van de Pendolino.

12.08 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : Aujourd'hui, il n'est pas question d'investissements qui ne tiendraient pas compte de l'éventualité de l'introduction du Pendolino.

12.09 **François Bellot** (MR): Hoe komt de dialoog tussen Infrabel en de exploitatievennootschap tot stand? Wie zegt Infrabel dat men de toekomst niet mag hypothekeken door bepaalde keuzen? Ik heb het gevoel dat alles niet echt optimaal verloopt in dit project.

12.09 **François Bellot** (MR) : Comment se noue le dialogue entre Infrabel d'une part et l'exploitation, d'autre part ? Qui avertit Infrabel de la nécessité de ne pas compromettre l'avenir par certains choix ? Je sens que les choses ne se passent pas au mieux dans ce projet.

12.10 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Ik vind net als u dat de communicatie tussen beide ondernemingen over de plannen en projecten beter kan. Uw ietwat pessimistische visie op de situatie deel ik echter niet.

12.10 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : Je suis d'accord avec vous pour souhaiter qu'il y ait davantage de communication entre les deux sur les intentions. Cependant, je ne partage pas votre vision un peu pessimiste de la situation.

12.11 **François Bellot** (MR): Ik zal hierop terugkomen. Ik zal een interpellatie houden en een motie indienen om de overheidsbedrijven ertoe te dwingen hun strategie duidelijk te bepalen.

12.11 **François Bellot** (MR) : Je reviendrai sur ce sujet sous forme d'une interpellation avec dépôt d'une motion afin de forcer les entreprises publiques à définir clairement leur stratégie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.45 uur.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 45.

