

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 15 DECEMBER 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 15 DECEMBRE 2008

Après-midi

La séance est ouverte à 14.19 heures et présidée par M. Jean-Jacques Flahaux.

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

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

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

01.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la ministre, je reviens vers vous pour vous interpellier au sujet des voyageurs transfrontaliers entre la Belgique et la France. Ces derniers, lorsqu'ils prennent le train le matin et le soir, aux heures de pointe, soit pour se rendre à leur travail, soit pour en revenir, sont confrontés à une situation problématique. Le train, lorsqu'il s'arrête en gare de Tournai, reste beaucoup plus longtemps que prévu pour laisser descendre ou monter les étudiants qui suivent leurs études dans cette ville, ou font leur cursus à Lille. Le retard dû à ces mouvements de voyageurs se monte souvent à plus de 20 minutes, mettant en difficulté les salariés qui sont dans ces trains, soit pour arriver à l'heure à leur travail, soit pour attraper leur correspondance lorsqu'ils en ont une par la suite.

Ce retard est surtout dû au fait que le nombre de wagons est réduit, à savoir trois, alors que le nombre de passagers, souvent avec bagages, est considérable, provoquant un embouteillage aux portes d'accès.

Madame la ministre, vous m'avez déjà expliqué qu'en heure de pointe, le nombre de wagons disponibles, concentré sur les lignes à fort trafic, ne permet pas toujours de répondre de manière satisfaisante à tous les besoins en la matière. Vous m'avez aussi expliqué que la SNCB met un nombre de wagons en service sur les lignes à partir d'études de fréquentations préalables.

Pouvez-vous nous dire quels sont les éléments pris en considération par la Holding pour la mise en service des trains faisant la ligne Enghien – Lille, et ceux faisant la ligne Braine-le-Comte – Lille en passant par Mons?

Pouvez-vous demander à la SNCB de revoir ses critères à partir d'une observation actualisée et plus fine des fréquentations sur ces lignes, notamment à la lumière des mouvements importants en gare de Tournai, à ces heures de pointe, afin de ne pas contraindre les passagers à prendre le train une heure plus tôt pour arriver à l'heure à leur travail, ou arriver une heure plus tard chez eux lorsqu'ils rentrent?

Je pense que ce désagrément pousse, à terme, nombre d'entre eux à prendre leur voiture, ce qui n'est pas le but visé. Bien évidemment, madame la ministre, je pense que le fait même que nombre de clients potentiels ne fréquentent pas la ligne pour ces raisons, et qu'une meilleure offre les ramènerait vers le train, doit être pris en considération pour évaluer la fréquentation potentielle de ces trains, bien au-delà de celle qui pourra être observée par un comptage sur base de la fréquentation actuelle.

01.02 **Inge Vervotte**, ministre: Monsieur Flahaux, si des retards réguliers sont enregistrés au départ de Tournai vers Lille, ceux-ci sont occasionnés non par des mouvements voyageurs, mais par l'importance des travaux qui ont lieu sur la dorsale wallonne (mise à 120 km/h entre Namur et Charleroi), lesquels sont

programmés jusque fin 2012. Un groupe de travail est mis en place afin de régler les problèmes qui se présentent au cas par cas.

La composition des trains est prévue en fonction des comptages par les accompagnateurs de train. Jusqu'à présent, aucun problème de sur-occupation entre Tournai et Lille n'a été communiqué au service concerné de la direction Voyageurs nationale.

Quant à une relation Braine-le-Comte-Lille en passant par Mons, celle-ci n'existe pas, mais il est loisible aux voyageurs de Braine-le-Comte d'emprunter les trains de la relation ICF Bruxelles-Mons avec correspondance en 19 minutes vers l'ICD Liège-Namur-Charleroi-Mons-Tournai-Lille.

Pour ce qui concerne les voyageurs au départ d'Enghien, ceux-ci peuvent emprunter les trains de la relation ICH Bruxelles-Mouscron avec correspondance en 8 minutes avec les trains de la relation ICC Anvers/Ostende-Courtrai-Mouscron-Lille.

Depuis hier, une relation supplémentaire dessert, à la demi-heure, au départ de Bruxelles, le tronçon Ath-Tournai, ce qui permet de disposer à Tournai d'une correspondance vers Lille avec l'ICD de la dorsale wallonne en plus ou moins 20 minutes.

01.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je ne peux que me réjouir de votre réponse. Certes, les connexions internationales, même si la distance à parcourir est restreinte en termes de kilomètres, qu'il s'agisse de Courtrai-Lille, Mouscron-Lille ou Tournai-Lille, ne sont pas toujours évidentes. Mais je sais que vous êtes toujours attentive à ce genre de questionnement, ce dont je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, le 21 avril 2008, suite à une interpellation de ma part, vous nous avez annoncé que la SNCB investissait de manière importante afin de réaliser de nombreux abris sur les quais ou pour réhabiliter ceux qui existaient déjà. Vous nous avez expliqué que ces abris sont fonction du nombre maximal de voyageurs recensés aux heures de pointe ou supposés dans l'avenir, compte tenu du développement du transport ferroviaire. Vous avez ainsi précisé le nombre d'abris prévus de construction en 2008, à savoir 73, ainsi que celui pour 2009, qui est de 40.

Madame la ministre, le village d'Hennuyères, qui se trouve sur la commune de Braine-le-Comte, compte 4.000 habitants et est un arrêt sur la ligne qui relie Quévy/Mons à Bruxelles. Pour permettre aux nombreux navetteurs qui prennent quotidiennement le train de s'abriter, elle n'offre qu'un petit préau et un abri pour 3 personnes maximum. Sur un autre quai, il y bien un abri mais malheureusement, suite à une période de mauvais temps, le toit de celui-ci est très endommagé, rendant l'abri inutilisable.

Madame la ministre, est-il prévu, dans la planification de 2008 ou celle de 2009, de réhabiliter l'abri endommagé et d'en créer de nouveaux? Je vous pose d'autant plus volontiers la question qu'Hennuyères doit, à terme, devenir une gare RER, avec une fréquentation accrue et mériterait donc une attention toute particulière à ce sujet.

Si cette réalisation n'était pas programmée, pourriez-vous demander à la SNCB d'ajouter Hennuyères à la liste des lieux où réaliser au plus tôt des abris en quantité et qualité appropriées, notamment en termes de situation au regard des arrêts effectifs des trains?

02.02 Inge Vervotte, ministre: Le quai vers Bruxelles du point d'arrêt d'Hennuyères est actuellement équipé d'une marquise le long du bâtiment voyageurs et d'un petit abri. Le quai vers Braine-le-Comte est équipé d'un grand abri. Le nombre de voyageurs actuel ne justifie pas plus d'abris. On dénombre maximum 40 voyageurs par train.

Ces installations sont anciennes et seront modernisées dans le cadre du projet RER. La date des travaux n'est pas encore fixée. Hennuyères se situera sur la relation RER de Braine-le-Comte – Bruxelles - Termonde.

02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame le ministre, je vous remercie.

Ce point est important. Même s'il y a seulement 40 voyageurs, quand ils doivent se mettre sous un abri de 3 personnes, ce n'est pas toujours évident. On peut essayer de trouver des formules.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

03.01 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik dank u om mij mijn vraag eerst en vooral te laten stellen. Ik word immers in een andere vergadering verwacht.

Ik wil graag de volgende vraag kort voorleggen aan de minister. Volgens een aantal kranten zal de NMBS de dienst Telecom in Hasselt opdoeken. Dertien specialisten die momenteel in Hasselt verblijven zouden bij hun vijf collega's in Leuven worden geplaatst. Als het dan zover is, zullen zij dan vanuit Leuven opereren om herstellingen in Limburg te doen.

De technici staan in voor glasvezelverbindingen, telefooncentrales en het gsm-netwerk van het spoor in Limburg. Voor deze dertien mensen lijkt het een beetje zinloos om eerst de verplaatsing naar Leuven te maken om nadien terug naar Limburg te moeten keren wanneer er een oproep binnenkomt voor herstelling. Hasselt ligt namelijk in het midden van hun werkingsgebied en Leuven ligt daar ver buiten.

Ik moet u ook niet zeggen, mevrouw de minister, dat men s'ochtends voor kwart voor zes dient te vertrekken om van Hasselt naar Leuven te rijden, wil men niet stilstaan. Vanaf kwart over zes of twintig over zes staat men stil aan het klaverblad in Lummen. Voor die mensen is zo'n verplaatsing quasi onmogelijk, niet zozeer door de afstand maar wegens het fileleed.

Bovendien zou er naar verluidt in Leuven moeten worden gewacht op de bouw van een groter lokaal, terwijl er in Hasselt, meer bepaald in Runkst, een lokaal onmiddellijk beschikbaar is om deze mensen te huisvesten.

Vandaar heel kort mevrouw de minister, is de beslissing om deze dertien specialisten van de dienst Telecom te verhuizen, al formeel genomen? Kunt u verduidelijken waarom deze verhuis zo absoluut noodzakelijk is? Is het niet mogelijk om een oplossing te vinden voor die dertien mensen? Ik weet dat ik misschien iets uitzonderlijk vraag, maar het is werkelijk een zaak die hen bekommert.

03.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, de beslissing werd inderdaad reeds genomen door de publicatie van het bericht 130 Holding H.R. van 5 september betreffende de structurele reorganisatie van de zones Holding ICT. Dezelfde regels werden in alle andere subzones toegepast en werden uitvoerig besproken met de erkende vakorganisaties. Het project werd op de vergadering van de paritaire subcommissies van 3 september 2008 aanvaard en werd door nationale paritaire commissie van september 2008 goedgekeurd.

Om zich te kunnen aanpassen aan de snelle evolutie van de technologieën die toegepast worden op het terrein, moest een meer gestandaardiseerde en gestructureerde organisatie van de zones Holding ICT gerealiseerd worden. Herverdeling van de taken binnen vier groepen van technologieën in plaats van twee geografische gebieden werd weerhouden als een basismodel van alle subzones. Elke groep wordt onder een toezichtsbediende geleid die rechtstreeks rapporteert aan een industrieel ingenieur van de subzone. Teneinde de communicatie en de samenwerking tussen de ploegen in de nieuwe structuur te verzekeren, moet het personeel van één subzone dus op één werkzetel gehuisvest worden. Dat is belangrijk omdat de taken herverdeeld worden in vier groepen van technologieën in plaats van de vroegere twee geografische

gebieden.

Deze nieuwe organisatie kadert in een verwachting van het beheerscontract op vlak van kwaliteit van dienstverlening. Ze zal ook een gunstig effect hebben in termen van doelmatigheid en van de kostprijs op verschillende domeinen, zoals de opleiding van het personeel, werktuigen en meetinstrumenten, stockbeheer, beheer van interventies door het network operation center en de regionale beheersplatformen.

Het technisch personeel ICT van een subzone moet in geval van storing aan een installatie die kritisch is voor de regelmaat van het treinverkeer, snel ter plaatse kunnen tussenkomen. Hierbij werd gesteld dat de reistijd per trein of langs de weg tussen de werkzetel van het personeel en alle strategische telecominstallaties van de subzone zo klein mogelijk moest zijn en in geen geval één uur mocht overschrijden. Aangezien deze installaties die het meest kritisch zijn voor het treinverkeer zich in de regio Leuven bevinden, heeft de NMBS Holding beslist de werkzetel van deze subzone in deze stad te voorzien. Dit leidt onvermijdelijk tot een reistijdverlenging voor het personeel ten opzichte van de vroegere werkzetel in Hasselt. Daarvan zijn wij ons ten volle bewust, maar voor de personeelsoverhevelingen die in dit kader plaatsvinden wordt uiteraard in financiële tegemoetkomingen voorzien, zoals afgesproken met de erkende vakorganisaties

03.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Mevrouw de minister, ik betreur uw antwoord, zelfs al gaat het slechts om dertien personen.

Ik begrijp wel dat er herstructureringen moeten gebeuren, maar ik denk dat het voor die mensen – van wie ik vermoed dat zij om 08.00 uur op hun werk moeten zijn – een heel zware verplaatsing wordt, want zij zullen veel fileleed hebben.

Ik zal het antwoord met uw argumentatie aan de betrokken diensten bezorgen.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

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

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

04.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, venant à Bruxelles le 22 octobre 2008 pour siéger en commission d'audition du président du Comité consultatif des usagers de la SNCB, j'ai été le spectateur d'un échange qui justifie amplement la réputation de pays du surréalisme qu'a la Belgique.

Alors que le train venant de Braine-le-Comte marquait l'arrêt en gare de Bruxelles-Midi avant de continuer son parcours pour la gare de Bruxelles-Central, une jeune fille essoufflée par une course soutenue s'est présentée à 9.28 heures pour monter dans le train. Un agent de la SNCB, depuis la porte ouverte du wagon où j'étais assis et au pied de laquelle elle se trouvait, lui a signifié l'impossibilité pour elle de monter dans le train, le coup de sifflet ayant été donné, le train devant partir à 9.28 heures. Il lui a consciencieusement expliqué cela deux fois alors qu'elle lui objectait que le train ne bougeant pas, elle pouvait en toute sécurité monter dans le train. Ce dernier n'a d'ailleurs démarré que six minutes plus tard, à 9.34 heures, sous le regard incrédule de la demoiselle comme des passagers qui avaient assisté, médusés, à cet échange.

Le client est au centre des préoccupations de la Holding SNCB. C'est sans doute au nom de sa sécurité que cette demoiselle s'est vue interdire l'accès au train. Ceci étant, dans une période où, malgré les affirmations de la SNCB, les trains ne brillent pas toujours par leur ponctualité, surtout dans les gares de Bruxelles, ne serait-il pas légitime qu'à tout le moins ces derniers puissent profiter aux usagers qui subissent ces retards, lorsqu'ils se présentent à la porte d'un train qui reste à l'arrêt, en attente de libération des quais de la gare suivante?

Madame la ministre, pouvez-vous nous expliquer les raisons de ce refus de la part de l'agent de la SNCB?

Pouvez-vous demander au personnel en gare de Bruxelles-Midi, notamment, où de manière récurrente des annonces de changement de quai font courir des passagers plus ou moins alertes d'un quai à l'autre, de

prendre des postures plus souples vis-à-vis des passagers qui se présentent à l'embarquement?

04.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, alors que le train venant de Braine-le-Comte marquait l'arrêt en gare de Bruxelles-Midi avant de continuer son parcours vers Bruxelles-Central, une jeune fille essoufflée par une course s'est présentée au train afin d'y embarquer. Pour préserver sa sécurité, le chef de bord du train lui a signifié verbalement qu'elle ne pouvait plus monter à bord car il avait déjà entamé la procédure de départ.

Celle-ci a débuté à 09.28 heures mais à la suite d'un signal de départ fermé, le train n'a pu démarrer qu'à 09.34 heures. La voyageuse n'a pas compris pourquoi elle ne pouvait plus embarquer alors que le train était resté 6 minutes sur le quai.

Pourquoi cette voyageuse ne pouvait-elle plus monter à bord?

Lors de l'arrivée du train en gare de Bruxelles-Midi, il est procédé à l'ouverture des portes. Lorsque l'heure de départ moins 20 secondes est atteinte, le chef de bord lance un signal d'attention au moyen de coups de sifflet brefs et répétés afin de prévenir la clientèle de l'imminence de la fermeture des portes. Une fois la descente et l'embarquement des voyageurs terminés, il procède à la fermeture des portes et va actionner un dispositif, dit IOT, se trouvant sur le quai. Après cette manœuvre, il ne dispose que de 7 secondes pour se rendre vers la porte à partir de laquelle il a procédé à la fermeture des portes et rembarquer.

Dès cet instant, plus aucun voyageur ne peut être autorisé à monter. Le chef de bord doit interdire verbalement et non physiquement l'accès à bord. En effet, le train peut à tout moment se mettre en mouvement. Il se pourrait alors que le client perde l'équilibre, se retrouvant ainsi projeté entre le quai et le train. Dans ce cas, il va de soi que la sécurité du personnel d'accompagnement du train est également compromise.

En conclusion, la direction Voyageurs nationale comprend bien évidemment que la situation vécue par la cliente peut générer une grande source de frustration et l'incompréhension mais elle se doit de garantir une sécurité optimale de la clientèle et de son personnel lors de la procédure de départ. C'est pourquoi la réglementation en vigueur doit scrupuleusement être respectée.

Afin d'informer sa clientèle à ce propos, des articles en rapport avec la procédure de départ sont souvent présentés dans le journal "Métro". Par ailleurs, dans le cadre de la campagne de courtoisie, divers slogans en rapport avec l'interdiction d'embarquer ont également été diffusés par des affiches sur les quais de gare et par des autocollants sur les portes de train.

04.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse que je comprends fort bien. Philosophiquement, on ne peut que la partager. Ce qui est agaçant dans ce cas, c'est que la durée de la procédure de départ, qui est normalement de quelques secondes a, en fait, été de six minutes. Mais je comprends très bien la réglementation qui s'applique. L'idéal serait que, une fois le signal donné, le train démarre réellement. Certes, le cas dont il est question est exceptionnel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

05.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mevrouw de voorzitter, de niet-erkenning van het VSOA bij de NMBS is een oud zeer. Mijn vraag is al meer dan twee maanden oud, maar daaraan kunt u noch ik iets doen. Dat is nu eenmaal te wijten aan het feit dat onze commissie overstelt wordt met vragen. U en ik weten daarvan mee te spreken.

Ik vernam dat de Raad van State in een recent arrest heeft gesteld dat de NMBS die syndicale instelling moet erkennen. Ik kom aan de deur kloppen en vragen wanneer en hoe dat zal gebeuren.

05.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer Van den Eynde, mijn antwoord zal even kort zijn.

Het feit dat in het schorsingsarrest van 22 september 2008 van de Raad van State wordt vastgesteld dat er in het personeelsstatuut van de NMBS-groep geen bijzondere voorwaarden zijn gesteld voor de toekenning van het statuut van de erkende personeelsorganisatie, betekent niet dat in de huidige stand van statutaire regelingen het statuut van een erkende personeelsorganisatie automatisch moet worden toegekend aan het VSOA.

Hetzelfde arrest stelt dat door de Raad van State niet kan worden opgelegd dat de NMBS-holding voorlopig de beslissing tot erkenning zou nemen. De Raad van State nodigt de NMBS-holding uit om een aanpassing van haar normering in overweging te nemen en suggereert om in criteria te voorzien voor de toekenning van het statuut van erkende personeelsorganisatie, wat de NMBS-holding bereid is te doen.

Ik heb een gesprek gehad met het VSOA en ik plan nog een gesprek met de andere erkende vakorganisaties. Ik heb al gesprekken gevoerd met de betrokken ceo's om na te gaan op welke manier een antwoord kan worden geboden aan de situatie.

Voor mij is er immers maar een zaak die telt in deze, met name dat we kunnen spreken van een geloofwaardig en goedwerkend sociaal overleg. Ik hoop dat we erin slagen om in een gezamenlijk overleg met alle betrokkenen de situatie uit te klaren.

05.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik ben blij te horen dat voor u van belang is dat u een goed sociaal overleg kunt organiseren met de vertegenwoordigers van de werknemers. Ik beaam dat en volg u daarin.

Ik zou alleen maar dit willen zeggen. In feite vormt het spreken over erkende en niet-erkende vakorganisaties op zichzelf al een probleem. De Grondwet van dit land waarborgt de vrijheid van vereniging en men zou er dus vanuit moeten kunnen gaan dat, als een organisatie kan aantonen dat ze werknemers vertegenwoordigt in voldoende aantal, zij ook als een geldige gesprekspartner kan optreden. Op dit ogenblik hoeft een erkende vakorganisatie niet te beschikken over een behoorlijk aantal aangesloten leden, maar over een enorm groot aantal aangesloten leden. Dat is niet echt conform de Grondwet en de democratie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde

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

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

06.01 **Ulla Werbrouck** (LDD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, enkele maanden geleden stond in de krant dat bij aanwervingen door de NMBS de kinderen van werknemers van de NMBS van bij de start van de sollicitatieprocedure 5% meer punten krijgen dan niet-familieleden van werknemers.

Daarom had ik van u dan ook graag vernomen of een dergelijke regeling nog van toepassing is in de selectieprocedure bij aanwervingen van de NMBS of bij haar dochterondernemingen.

Zo ja, wat zult u doen om eventueel een eind te maken aan die vorm van voortrekkerij?

06.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Werbrouck, in het statuut van het personeel zijn de volgende beschikkingen voorzien aangaande de rangschikking van de laureaten voor de aanwijzbetekeningen die toegewezen worden door middel van proeven.

Ten eerste, een rangschikking van de laureaten van de openbare of gesloten proeven die toegang geven tot betrekkingen van een universitair niveau. De laureaten van de openbare of gesloten proeven die toegang

geven tot betrekkingen van een universitair niveau worden gerangschikt volgens het bekomen aantal punten. Het puntenaantal van de laureaten van openbare proeven die de hoedanigheid hebben van statutair personeelslid of van tijdelijk personeelslid met ten minste zes maanden dienst, wordt met 10% verhoogd.

Ten tweede, voor de rangschikking van laureaten van openbare proeven die toegang geven tot betrekkingen van niet-universitair niveau, geldt dat de laureaten van de openbare proeven die toegang geven tot betrekkingen van niet-universitair niveau in drie groepen worden gerangschikt, met de volgende voorrangsorte. A, statutaire personeelsleden. B, tijdelijke personeelsleden met ten minste zes maanden dienst. C, de andere laureaten.

Aan de zonen en dochters van statutaire of tijdelijke personeelsleden in actieve dienst, gepensioneerd of overleden, die lauréat zijn en deel uitmaken van de derde groep, dus van voorrangsorte C, wordt een verhoging met 5% van de punten toegekend. Datgene waar u naar verwijst, is dus enkel van toepassing voor het niet-universitaire niveau en maakt deel uit van de derde voorrangsorte, na de statutaire personeelsleden en na de tijdelijke personeelsleden met ten minste zes maanden dienst.

Het dient beklemtoond te worden dat de verhoging van de punten pas gebeurt nadat de betrokkene lauréat is van een proef. Die verhogingen kunnen als dusdanig enkel en alleen de rangschikking van de laureaten beïnvloeden.

Rekening houdend met de situatie op de arbeidsmarkt, heeft die rangschikking thans weinig of geen invloed, omdat haast alle laureaten vandaag worden aangeworven. In de praktijk heeft het geen invloed, omdat er soms zelfs een tekort is aan laureaten.

De dochterondernemingen bepalen zelf hun aanwervingspolitiek.

Het is volgens de NMBS-groep niet ongebruikelijk dat een onderneming in bepaalde faciliteiten voorziet voor nieuwe medewerkers die ingevolge bepaalde kanalen hun motivatie gevonden hebben om tot de onderneming toe te treden. De NMBS-groep, die in het kader van haar aanwervings- en selectiebeleid de hoogst mogelijke objectiviteit hanteert, voert een dergelijk transparant beleid ten opzichte van de familieleden en personeelsleden.

Ik heb zelf al eerder gezegd, zoals u wellicht al weet, dat ik niet akkoord kan gaan met de regel die familieleden bevoordeelt bij de rangschikking van de laureaten van aanwervingsproeven. Ik heb aan de NMBS-holding gevraagd om dat op te nemen in het sociaal overleg, omdat dat deel uitmaakt van het personeelsstatuut en ook onderhandeld is. Tot nu toe heb ik daar nog geen positief antwoord op gekregen, maar ten gronde ben ik het dus niet eens met die regel.

Ik begrijp dat die regel een al lang bestaande praktijk is binnen de NMBS en ook deel uitmaakt van verworven akkoorden. Niettegenstaande dat, vind ik het toch belangrijk dat het opnieuw ter sprake komt, want persoonlijk kan ik niet akkoord gaan met die regel. Ik heb dan ook aan de NMBS-holding gevraagd om het nodige te doen. Meer kan ik niet doen. De NMBS-holding moet uiteraard, in onderling akkoord, daar uit zien te geraken, aangezien het gaat over een akkoord. Dat akkoord zal dus gewijzigd moeten worden.

Ten gronde kan ik niet akkoord gaan met die regel.

06.03 Ulla Werbrouck (LDD): Mevrouw de minister, ik ben heel blij te horen dat u eigenlijk ook niet tevreden bent met een dergelijke selectieprocedure, wat het eindresultaat ook mag zijn. Ik hoop dat u de NMBS blijft zeggen dat dit niet kan, dat u achter uw standpunt blijft staan en dat de NMBS dit eventueel ook nog zal aanpassen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag is enigszins achterhaald. Ik stelde ze ook tijdens de bespreking van uw beleidsnota. Mijn vraag biedt ons de mogelijkheid even te peilen naar de actuele stand van zaken.

Ondertussen is rond het dossier immers wel enige beroering ontstaan, vooral dan aan Nederlandse zijde, waar de actiecomités opnieuw in actie zijn getreden, omdat er voor het historische tracé zou zijn gekozen.

Wat in ons land voor ongerustheid zorgt, is het feit dat in Nederland werd verklaard dat de timing naar 2018 werd verschoven, terwijl in het investeringsplan oorspronkelijk 2015-2016 was vooruitgeschoven.

Mevrouw de minister, hoe ziet u momenteel de timing van het dossier?

Bovendien is er ook de ongerustheid in eigen land en in Vlaanderen, meer bepaald in de Kempen, over de omkaderende maatregelen. Mogelijk kan u ook over voornoemde maatregelen iets vertellen.

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

07.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik geef een stand van zaken in het dossier.

In uitvoering van de uitspraak van het Arbitragetribunaal hebben België en Nederland op 6 juli 2006 gezamenlijk een onafhankelijke commissie van deskundigen de opdracht gegeven – ik citeer uit de opdrachtbeschrijving – “een advies te formuleren over de raming van de omvang van de kosten voor beide landen, die de reactivering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied meebrengt”.

Om voornoemd advies te onderbouwen, dienen een aantal studies te worden uitgevoerd, waaronder het actualiseren van de technische studies en de kostenramingen van het basisalternatief, zoals het als resultaat van de grensoverschrijdende studie naar de IJzeren Rijn in het overleg tussen België, Nederland en Duitsland werd vastgelegd.

Voorts werd besloten om de vervoersprognose te actualiseren en een grensoverschrijdende maatschappelijke kosten-batenanalyse uit te voeren. De werkzaamheden zijn volop in uitvoering. De resultaten zullen eind 2008 beschikbaar zijn.

In een overleg op 17 november 2008 te Brussel met bewindslieden van de drie betrokken landen en de verkeersminister van Nordrhein-Westfalen werden heel veel financieringsopties onderzocht. Uiteindelijk hebben wij kunnen concluderen dat in voormeld politiek overleg voor het A52-alternatief geen haalbare financieringsconstructie werd gevonden.

De consequentie is dat de IJzeren Rijn zal worden gereactiveerd volgens het historisch tracé, zoals ook na de vergadering werd verklaard door zowel minister Eurlings als door minister Wittke, die beiden in de media publiekelijk verklaringen over het dossier hebben afgelegd. Minister Eurlings heeft ondertussen ter zake ook al uitspraken in zijn Tweede Kamer gedaan.

In de gezamenlijke opdrachtgeving van 6 juli 2006 wordt vooropgesteld de spoorverbinding in 2015 te realiseren. ProRail, de infrastructuurbeheerder in Nederland, schat de aan voornoemde planning verbonden risico's echter hoog in. Hij heeft 2018 vooropgesteld als een meer realistische datum voor de aflevering van de gemoderniseerde IJzeren Rijn.

In het overleg dat wij hebben gehad, heeft België steeds op een snelle realisatie aangedrongen. Het was ook een van de uitgangspunten van het debat. Als een van de elementen van de keuze die wij daaromtrent moesten maken, heeft België telkenmale een snelle realisatie vooruitgeschoven.

Over de timing hebben wij dus nog geen nadere, concrete afspraken gemaakt. België heeft steeds geopperd dat de realisatie vroeger moet kunnen dan de eigenlijke datum van Nederland en ook van de Deutsche Bahn, die ook de datum van 2015 uitsprak.

België blijft op een versnelde realisatie aandringen. In de volgende overleggrondes die wij over de concrete uitvoering zullen hebben, zal behalve de financiering ook de timing verder aan bod komen.

Zoals in het antwoord op uw eerste vraag werd vermeld, werd op basis van de uitspraak van het

Arbitragetribunaal de kostenverdeling tussen België en Nederland behandeld in het rapport van de commissie van onafhankelijke deskundigen. De verdeling van de investeringskosten op Nederlands grondgebied zal bij voornoemde gelegenheid concreet worden begroot.

De Arbitrage-uitspraak bepaalt inderdaad dat België en Nederland elk de helft van de kosten van de Mijnwegtunnel moeten betalen. De verdeling gebeurt dus niet op basis van onderhandelingen, maar was al in de arbitrage vervat. Afhankelijk van de keuze voor het historisch tracé, zoals het in arbitrage eigenlijk was voorzien, zat de verdeling er ook mee in en maakte ze deel uit van de arbitrage.

Over de A52 hebben wij gesprekken gehad, waaruit bleek dat voornoemde optie niet dient te worden weerhouden.

Nadat het voornoemde toch wel voor een duidelijke richting en een doorbraak in het dossier zorgt, zijn we er ons ten volle van bewust dat de impact voor bewonersgroepen en reizigersgroepen opnieuw actueler wordt.

Wij zijn bereid om al het mogelijke te doen, uiteraard binnen de budgettaire en investeringsmogelijkheden, om mee te zoeken naar positieve antwoorden om het draagvlak te vergroten, dit zowel in de regio Limburg als in onder andere Lier, Nijlen, Mol en Geel. We weten dat er heel wat elementen zijn die verder in overleg zullen genomen worden. Wij zullen dat uiteraard met de nodige omzichtigheid doen. We zijn in elk geval bereid om rekening te houden met de vragen die daaromtrent leven en die te maken hebben met faciliterende maatregelen die de hinder zullen kunnen beperken. We zullen ook de vragen bekijken die op dat moment een opportuniteit zouden kunnen zijn voor goederenvervoer of reizigersvervoer op een andere wijze. Ook die zullen mee in overweging kunnen worden genomen wanneer we verdere stappen in het dossier zetten.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Het engagement dat u uitspreekt met betrekking tot het creëren en vergroten van het draagvlak voor deze spoorverbinding, eventueel zelfs voor reizigersvervoer, is heel belangrijk. De kosten zullen evenwel niet onaanzienlijk zijn. Het gaat om de helft van de kosten voor de tunnel onder de Mijnweg en eventueel de flankerende maatregelen. Ik weet niet of daar al zicht op is maar misschien zal er ook een ontdubbeling van het spoor moeten komen, van enkel spoor naar dubbel spoor. Op bepaalde delen is er een enkel spoor. Eventueel moeten die sporen geëlektrificeerd worden en dergelijke meer. Dat zijn allemaal elementen die een behoorlijk kostenplaatje hebben.

Ik kijk dan ook met belangstelling uit naar het resultaat van de maatschappelijke kosten-batenanalyse die hier wellicht in het voorjaar bekeken zal kunnen worden.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

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

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

08.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je vous interroge au sujet du dépôt de billes de chemins de fer situé sur le boulevard Eisenhower à Tournai, qui est une artère importante conduisant en ville. Les riverains connaissent cette situation depuis le mois de septembre à la suite de travaux sollicités par Infrabel. Au début, on s'adapte à la situation, qui est perçue comme provisoire. Ensuite, on demande des explications à Infrabel.

Selon cette dernier, ces billes sont censées être vendues à des particuliers. Finalement, il faut croire que la vente se fait moins rapidement que prévu. Par conséquent, on se retrouve avec un dépôt qui, voici quelques jours encore s'élevait à 15.000 billes de chemins de fer, 5.000 d'entre elles ayant été vendues.

Deux problèmes se posent en la matière, madame la ministre. Le premier est d'ordre esthétique à l'entrée d'une ville comme Tournai. Le second est occasionné par les odeurs dégagées par un certain nombre d'éléments nocifs pour la santé, à telle enseigne que plusieurs riverains se plaignent de maux de tête.

Voici mes questions. Infrabel a-t-elle disposé d'autorisations particulières pour ce dossier? Je me suis laissé dire que la police de l'environnement de la Région wallonne était descendue sur place. On a annoncé dans un courrier, dont j'ai eu connaissance, que la totalité du dépôt serait, en principe, enlevée pour le 31 décembre de cette année. Sera-ce réellement le cas? Sur le plan de la santé des riverains, des mesures ont-elles été prises pour sensibiliser les personnes et faire en sorte que le moindre souci puisse être contrôlé?

08.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, cher collègue, suite aux travaux de renouvellement des traverses de la ligne 78 Pommeroeul – Saint-Ghislain et de la ligne 94 Tournai – Froyennes, au printemps 2008, les traverses en chêne qui ont été enlevées, soit un peu plus de 21.000 pièces, ont été stockées sur le parc à matériaux d'Infrabel situé le long du boulevard Eisenhower à Tournai, celui-ci étant accessible sans manœuvre et proche des chantiers. Infrabel ne dispose pas d'autorisation particulière.

Un peu plus de 1.000 traverses ont pu être récupérées en vue de renforcer les voies non utilisées pour le service de trains de voyageurs ou de marchandises, mais utilisées par les services d'Infrabel dans l'arrondissement et environ 4.000 traverses ont été vendues à des riverains qui se sont présentés pour en acheter.

Il est évident qu'il n'a jamais été question de vendre la totalité de ces traverses au détail. En outre, les services d'Infrabel sont bien conscients des désagréments provoqués par ce stockage provisoire.

Les 16.000 traverses restantes seront vendues dans le cadre d'un marché de masse. Compte tenu des contestations qui ont eu lieu sur le nombre de traverses, la procédure d'habilitation du marché n'est pas encore finalisée à ce jour. Il faut donc craindre que la date du 31 décembre ne pourra pas être respectée.

À ce jour, il est impossible de fixer une date précise de fin d'enlèvement des traverses.

L'information concernant d'éventuelles inhalations incommodantes a été portée à la connaissance d'Infrabel par un courrier d'un groupe de riverains en date du 2 octobre 2008.

Selon les renseignements communiqués par les riverains et la presse locale, le service de la police de l'environnement serait intervenu, mais on ne connaît pas encore les suites qui seront données à ce contrôle.

Infrabel n'a pas de compétence en matière d'examens médicaux de particuliers et se conformera aux décisions des services concernés.

08.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je veux remercier la ministre pour sa réponse.

Cependant, madame la ministre, si vous faites preuve de transparence, votre réponse n'en est pas moins inquiétante. Il y a donc eu dépôt sans autorisation; or un service public, même s'il a été privatisé, doit montrer l'exemple. Par ailleurs, ce que l'on craignait est quasiment en train de se passer. En effet, comme vous l'avez dit, le marché n'est pas finalisé. Autrement dit, le 31 décembre, ces billes de chemin de fer seront toujours là. L'autorité communale tournaisienne ferait donc bien de s'inspirer d'autres mesures pour tenter de faire avancer le dossier. Enfin, vous avez raison lorsque vous évoquez la question de la santé. Il n'en reste pas moins qu'un problème plus que délicat se pose. Madame la ministre, connaissant votre force de persuasion, je vous demande donc de tirer la sonnette d'alarme auprès d'Infrabel. Il ne s'agit pas seulement de payer des amendes, pour ne pas parler d'autres choses; en effet, cela pourrait donner lieu à des expertises judiciaires, à des assignations, sans parler d'actions collectives. Il faudrait donc qu'Infrabel considère ce dossier avec attention avant de vous charger de communiquer à ce sujet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- **M. Jean-Luc Crucke** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet Géoroute" (n° 8651)

- **M. Georges Gilkinet** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un moratoire sur le Plan Géoroute 3" (n° 8690)

- **Mme Valérie De Bue** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le mouvement de grève à La Poste pour protester contre la mise en route de Géoroute 3" (n° 9168)

09 Samengevoegde vragen van

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

09.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, au départ, ma question est assez benoîte puisqu'elle part d'une interview donnée par la vice-première ministre et ministre de la Santé publique sur RTL. Celle-ci semblait remettre en cause l'opération Géoroute et l'ensemble des mesures relatives à la libéralisation du secteur en 2011 et la nécessité de la modernisation. Je m'empresse de dire aussi que, si cette interview a eu lieu le matin, en fin de matinée, le management infirmait cette question. Tout de même, on se pose la question de savoir s'il y a eu ou s'il y aura une modification de la politique du gouvernement en la matière.

À chaque fois que j'interviens sur ce dossier, soit un membre de la majorité, soit un membre de l'opposition fait une communication particulière. Aujourd'hui, deux pages dans le journal "Vers l'Avenir" – pour en faire une bonne publicité – y sont consacrées. Notre estimé collègue, M. Gilkinet, y annonce à grand cri 15.000 suppressions d'emploi pour 2013! Si je suis M. Gilkinet, bientôt, plus personne ne travaillera à La Poste! En outre, de nombreux facteurs souffriraient de dépression à cause du projet Géoroute. En ce qui me concerne, j'ignore tout de ces affirmations!

Monsieur le président, à la suite de ces déclarations faites dans la presse, je me permets de compléter ma question. La "Bérézina" annoncée aujourd'hui est-elle vraiment celle préparée par le gouvernement et par vos services? Si ce n'est pas le cas, madame la ministre, je suppose que vous infirmerez bien volontiers ce genre d'affirmations qui, finalement, n'apportent pas de l'eau au moulin de La Poste mais plutôt décrédibilisent l'ensemble du secteur.

09.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, ce sujet aurait bien valu une interpellation! Me voilà pris en sandwich entre M. Crucke et Mme De Bue!

Madame la ministre, nous l'avons déjà abordé dans cette commission, les bénéfices de La Poste sont importants car, cette année encore, ils lui permettront d'accorder des dividendes tant à l'État qu'à l'actionnaire privé.

Par ailleurs, dans le contexte de libéralisation du marché postal, on annonce de nombreuses pertes d'emploi. Mes sources sont syndicales; ce sont simplement des débats qui ont lieu au sein de l'entreprise. On parle effectivement de plus de 10.000 emplois perdus à l'horizon 2013 dans le cadre du plan stratégique. Ce sont en tout cas des données qui s'échangent. À plus court terme, 2.000 contrats à durée déterminée ne seraient pas renouvelés ou seraient même stoppés. Des travailleurs quitteront l'entreprise à leur pension, pour cause de décès ou pour un autre emploi.

En ce qui concerne la ville de Charleroi, la distribution postale serait assurée par des livreurs de courrier indépendants avec un statut précaire, sous contrat de travail ou non, et dont la durée des prestations serait très courte. Pas moins de 98% de la distribution serait assurée par ce genre de travailleurs! Ce sont des informations que j'ai pu recouper auprès des trois syndicats et qui circulent au sein de La Poste. De plus, tout cela est à lire dans un contexte de crise financière et économique qui risque de peser, à court terme, sur notre économie et sur l'emploi. De nouveaux investissements publics seront nécessaires. Le gouvernement a d'ailleurs été très fier de nous présenter son plan de relance jeudi dernier.

Or, La Poste est également un employeur. Elle se donne des objectifs en matière de services au public et elle devrait continuer à assumer son rôle et pourquoi pas l'améliorer et le moderniser. Je ne pense pas que son rôle soit de s'inscrire dans une logique de recherche de profit à court terme, surtout si l'on touche aux conditions de travail et si c'est sur le dos des travailleurs, par la multiplication des contrats temporaires et la non-nomination des travailleurs qui sont depuis longtemps dans l'entreprise. Je ne dis pas que l'entreprise doit être mal gérée.

Madame la ministre, soyons clairs! Peut-être devrez-vous infirmer mes informations. Confirmez-vous, oui ou non, ces pertes d'emploi annoncées? Cette information relative à la distribution future du courrier dans une ville comme Charleroi par 98% de distributeurs indépendants est-elle vraie?

À moins que le patron de La Poste ne raconte n'importe quoi aux représentants des travailleurs! N'y a-t-il pas lieu de revoir ces plans stratégiques qui conduiront à de nombreuses pertes d'emploi ainsi qu'à une baisse de qualité de l'emploi et du service à La Poste? Êtes-vous favorable, comme certains autres membres du gouvernement, à un moratoire sur le plan Géoroute 3?

09.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je n'ajouterai pas grand-chose aux propos tenus par mes éminents collègues au niveau du contexte global de La Poste. J'ai également été interpellée par le climat social actuel, ces derniers jours ayant vu différentes grèves s'organiser tant dans le Brabant wallon que dans le Hainaut. Je voulais donc vous interroger à propos de ce climat.

Les travailleurs ont-ils, depuis lors, reçu leurs apaisements? En effet, une réunion avec la direction de La Poste a mis fin à la grève. Je vous sais particulièrement sensible à la concertation sociale. Je voudrais rappeler le contexte concurrentiel dans lequel se trouve La Poste. Nous avons eu l'occasion d'entendre les différents protagonistes et savons qu'en dehors de tout le contexte de libéralisation, La Poste connaît une situation difficile avec un chiffre d'affaires et un marché qui se réduisent d'année en année en raison des courriers électroniques et de la substitution d'autres produits.

Dans ce cadre, le gouvernement et La Poste ont déjà pris certaines dispositions, notamment de prendre attitude eu égard aux pertes d'emplois qui seraient limitées dans le sens où les départs naturels ne seraient pas compensés. Ainsi, il n'y aurait pas de perte d'emploi nette et le rôle social du facteur serait garanti. Ces évolutions peuvent toujours respecter ces principes.

Comme l'a dit M. Crucke, nous avons été interpellés, ce matin, par l'article de presse qui fait état de discussions inter-cabinets. Nous savons que le gouvernement est face à une échéance, puisqu'il doit trouver un accord sur le cadre, le contexte du marché avant la fin de l'année encore. Selon ces discussions, les mêmes conditions ne pourraient être garanties à tous les opérateurs et l'obligation de couvrir l'ensemble du territoire ne s'appliquerait progressivement qu'au bout de cinq ans.

Qu'en est-il réellement? Nous aimerions être tenus informés de ce qui se passe actuellement au niveau du gouvernement.

09.04 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik wil toch eerst vermelden dat alles wat ik daarover heb gezegd, uiteraard staande blijft. Ik ben daarover immers al ondervraagd in de plenaire vergadering. Ik verwijs ook naar de inhoud van mijn antwoord daar, waarin ik al heel wat elementen aan bod heb gebracht. Die moeten worden toegevoegd aan mijn antwoord van vandaag, voor de volledigheid van het antwoord zelf.

La division mail de La Poste s'apprête effectivement à optimiser encore davantage son réseau logistique. L'actuel réseau des bureaux de distribution de 470 bureaux sera progressivement transformé en 128 plates-formes opérationnelles qui assureront la préparation des activités de distribution et, pour les activités de proximité, 1.500 dépôts d'où seront organisées les activités de distribution proprement dites des lettres adressées et des imprimés non adressés.

L'organisation des activités de distribution sera ainsi progressivement adaptée aux évolutions techniques. Les cinq nouveaux centres de tri de Bruxelles, Gand, Charleroi, Liège et Anvers trient en effet automatiquement une quantité croissante de courriers selon les rues et les numéros de maison.

Les tâches de tri préparatoires des facteurs, organisées auparavant dans les bureaux de distribution, se réduisent dès lors progressivement. Comme le temps ainsi libéré ne peut que partiellement être alloué à la distribution du courrier, La Poste créera dans les années à venir un nombre croissant de tournées de distribution qu'elle confiera à des livreurs de courrier spécialisés. Ces derniers seront liés à La Poste par un contrat de travail à part entière. Le principe de cette réorganisation avait déjà été annoncé officiellement en commission paritaire en octobre 2007 et a fait l'objet ces derniers mois de différentes sessions d'information aux milliers de collaborateurs concernés par ce programme.

Lors de ces sessions, la direction a systématiquement souligné et garanti que la réorganisation se fera de façon progressive, qu'elle s'étalera sur plusieurs années et qu'elle ne s'accompagnera pas de licenciements secs – je tiens à le souligner – en ligne avec la politique que La Poste a scrupuleusement suivie tout le long de son processus de changement.

En outre, pour éviter tout malentendu, je voudrais ajouter quelques précisions importantes.

L'introduction des livreurs de courrier se fera graduellement et en tenant compte de la garantie de la direction de La Poste que je viens de mentionner. La Poste a l'intention de lier ses livreurs par un contrat de travail à part entière, partant du principe que le gouvernement mettra en place un "level playing field social" obligeant les concurrents de La Poste à travailler de manière identique. Ce projet est une étape stratégique importante pour la préparation de La Poste à l'ouverture du marché postal en 2011. Tout retard éventuel dans cette préparation préalable aurait pour conséquence une détérioration de la situation compétitive de l'entreprise dans un marché libéralisé, avec des conséquences plus graves.

La Poste restera attentive à ce que cette réorganisation n'affecte pas la qualité de distribution, qu'elle soit effectuée par des facteurs ou par des livreurs de courrier.

Ik wil er nog aan toevoegen, want daar zijn heel veel misverstanden over, ook in de gesprekken die ik daarover gevoerd heb met de vakorganisaties, dat het niet correct is - en ik blijf dit benadrukken - dat er aan de postbode gevraagd zou worden om livreur te worden. Dat is dus niet zo.

Het wel zo dat wanneer iemand zegt: "Ik ben een postbode en ik moet mij naar een andere zone begeven en ik ben zelf vragende partij om in een ander statuut te werken" die mogelijkheid geboden zal worden. Het is dus niet zo - en ik betreur het ten zeerste dat daarover verkeerd word geïnformeerd, zelfs bewust door sommigen - dat we een zone zouden hebben die we gaan transformeren tot een zone met minder facteurs en een aantal livreurs. Dat is dus niet het geval.

Trouwens, ook niet overal zal men met evenveel van die livreurs gaan werken. Het is dus een verkeerde voorstelling van de feiten.

En ce qui concerne votre question relative à un moratoire sur le plan Géoroute 3, comme l'a indiqué La Poste, Géoroute fait partie d'un plan global qui a débuté il y a six ans et qui s'achèvera en 2011, date butoir pour la libéralisation du secteur postal. La Poste ne peut se permettre de ralentir ou de suspendre la mise en œuvre de ce programme absolument nécessaire pour faire face à un marché libéralisé.

Par ailleurs, la mise en place des différentes étapes de Géoroute a toujours été réalisée de manière graduelle et dans le respect de la concertation sociale. Ralentir la mise en œuvre de ce plan aurait de lourdes conséquences pour la pérennité de l'entreprise. Il ne s'agit pas de chercher le profit à court terme, mais bien d'assurer la survie de l'entreprise à long terme.

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

Enfin, pour ce qui concerne les questions spécifiques de M. Gilkinet, je voudrais apporter les précisions suivantes. Les livreurs de courriers ne distribueront pas l'ensemble des divers types de courriers, les journaux et colis ne pouvant être distribués dans une boîte aux lettres. Les recommandés, par exemple, seront distribués par les facteurs. Les chiffres donnés ne sont donc pas exacts.

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

Op dit moment is het inderdaad zo dat minister Van Quickenborne de onderhandelingen voert inzake de vrijmaking van de markt en de voorwaarden daarvoor. U weet welk standpunt ik ter zake heb ingenomen. Het is belangrijk dat er een goed kader wordt gecreëerd.

Zoals ik reeds in plenaire vergadering zei, de toekomstige strategische plannen, die trouwens deel hebben uitgemaakt van de aandeelhoudersovereenkomsten, dateren reeds van een lange periode. Het zou raar zijn dat de uitroiling van die strategische plannen plots niet zou doorgaan. Het is echt de bedoeling om tot een gezonde kostenstructuur van een onderneming te komen, op het moment dat zij zal moeten concurreren.

Al de plannen waarmee wij nu rekening houden, gaan reeds uit van een level playing field. Het is dus niet zo dat op het moment dat de regering ter zake beslissingen zal nemen, zoals ik die wenselijk acht, alle andere hervormingen niet meer zouden moeten doorgaan omdat er een social level playing field is. Dat is niet het

geval. De social level playing field is onze basisvoorwaarde, altijd al geweest, op basis waarvan wij nu al de strategische plannen aan het uitvoeren zijn. Het is belangrijk en noodzakelijk dat wij die nu reeds uitvoeren. Als wij dat immers in 2011 zouden uitvoeren, zou uw verhaal waarheid worden en zouden wij inderdaad met naakte ontslagen worden geconfronteerd. Het is mijn verantwoordelijkheid en de keuze van deze regering om dat te allen tijde te vermijden.

Daarom handelen wij vandaag op deze manier, die geleidelijk is, die niet zorgt voor naakte ontslagen en die er wel voor zorgt dat de toekomst van deze onderneming in een geliberaliseerde markt en zelfs met een kader van een social level playing field zal kunnen worden gegarandeerd. Dat is de verantwoordelijkheid die deze regering moet opnemen. Het is dus niet de bedoeling dat wij de toekomst van De Post verzwaren, een toekomst die zal maken dat er in 2011 andere beslissingen zullen moeten worden genomen die ik niet kan en zal verdedigen.

09.05 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je veux sincèrement remercier Mme la ministre pour sa communication. Elle a raison de dire qu'une grande partie de la réponse avait déjà été donnée en séance plénière.

Néanmoins, madame la ministre, je pense qu'il fallait à nouveau poser la question. J'ai vraiment eu la sensation ce matin, lorsque je lisais le journal "Vers l'Avenir" qui n'est pas à mettre en cause, que j'étais dans une phase de désinformation. J'estime que cela ne va pas!

Ne pas être d'accord sur une restructuration, c'est le droit de chacun. Avoir des vues différentes sur l'évolution d'une société, c'est également le droit de chacun. Toutefois, j'ai attendu que M. Gilkinet fasse des propositions. Je n'en ai pas entendu une seule, si ce n'est des critiques et des chiffres inexacts.

Certes, c'est difficile dans un contexte de libéralisation qui demande de la concurrence, dans un contexte de modernisation de l'entreprise et en outre aujourd'hui, dans un contexte de crise économique. Ce sont des paramètres dont il faut tenir compte. La seule manière de réussir, c'est la concertation et la justice sociale; vous l'avez dit et je ne fais que vous paraphraser puisque j'approuve votre réponse.

Aujourd'hui, j'ai mieux compris le raisonnement de M. Gilkinet pour qui j'ai de l'amitié, il le sait. On est parti de sources syndicales – j'attends toujours de les voir – pour nous dire qu'il y aura des pensionnés – comme partout – pour arriver à l'information que je retiendrai: il n'y aura pas de licenciements secs. Je vous demanderai de communiquer des informations sur ce point sinon, on retiendra autre chose!

09.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Dire que je ne suis pas d'accord sur ce sujet avec M. Crucke n'étonnera sans doute personne!

Madame la ministre, ce qui m'étonne le plus – je vous l'ai déjà dit en séance plénière – c'est que vous avez assez rapidement oublié votre passé de syndicaliste dans une entreprise publique qui a connu d'autres pertes d'emplois.

Je vais aborder la question de l'avenir. Pas de licenciements secs mais la perte de pauses de travail, et donc d'emplois dans un cadre économique et social qui en aura pourtant besoin.

Vous indiquez qu'il n'y aura pas de statut d'indépendants mais de véritables contrats de travail. Des contrats d'environ une ou deux heures sont-ils de véritables contrats de travail? Ce sont des exceptions à la législation sur le travail. Démentez ce fait et dites-moi que ce n'est pas ce type de contrat qui sera appliqué!

Vous fermez les yeux sur les conditions de travail des postiers aujourd'hui. Vous agitez la bannière de la libéralisation du marché postal contre laquelle nous nous sommes battus depuis des années avec l'ensemble du groupe des Verts au niveau européen comme s'il s'agissait du monstre du Loch Ness pour empêcher des reculs sociaux. Il s'agit de recul en termes de service public quand on ferme aujourd'hui des bureaux de poste surtout dans des quartiers populaires. Prenez par exemple le bureau des Marolles et regardez quelle est la population qui s'y rend!

Le gouvernement a des armes en mains. Il doit décider. Vous vous êtes engagés pour la fin décembre – on verra ce qu'il en est – à déterminer les conditions d'entrée sur le marché, les conditions de couverture – nous demandons que l'entièreté du territoire soit couverte –, les conditions de fréquence – nous demandons une couverture tous les jours ...

Le **président**: Monsieur Gilkinet, je vais vous demander d'abrégé. Ce n'est pas un débat. Il s'agit d'une question-réponse. Si vous voulez mener un débat, vous devez interpeller la ministre!

09.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je m'excuse mais la réponse de la ministre a été très longue.

Le **président**: De fait, elle a répondu à trois questions!

09.08 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): M. Crucke a également pris son temps!

Madame la ministre, j'ai déposé d'autres questions sur l'implémentation de la directive dans le droit belge.

Vous dites vouloir assurer la survie de l'entreprise, alors que celle-ci a distribué à son actionnaire privé plus de 150 millions d'euros depuis qu'il est entré, en 2006, dans son actionnariat. Est-ce vraiment là une entreprise qui lutte pour sa survie? Si tel était le cas, les dividendes auraient été réinvestis pour assurer les conditions de travail et de professionnalisation de l'entreprise!

09.09 Minister Inge Vervotte: Ik vind dit toch belangrijk, zeker en vast gezien de context.

Mijnheer Gilkinet, ik ben mijn verleden helemaal niet vergeten, integendeel. Ik heb geleerd uit de ervaringen van het verleden. Wat heb ik geleerd uit de ervaringen van het verleden? Dat de politiek zich beter niet kan moeien met de bedrijfsvoering van een overheidsbedrijf. Er is een groot verschil met een politiek die aandeelhouder is en die zorgt voor doelstellingen, die zorgt voor een financiering, die zorgt voor een dotatie en die zorgt voor goede afspraken. Wij zullen opnieuw goede afspraken maken met de volgende beheerscontracten en dat is de taak van een overheid.

Het is ook de taak van onze overheid nu in deze omstandigheden om ervoor te zorgen dat voor de concurrentie die ons opgedragen wordt en die we zullen moeten uitvoeren in 2011, er een goed wettelijk kader is. Het is volgens mij absoluut verkeerd dat de politiek zich moet gaan bezighouden met bedrijfsvoering en moet denken dat zij managers zijn. Ik heb daarvan geleerd in het verleden en het verleden heeft geleerd dat de politiek daar beter van kan afblijven. Als de politiek zich daarmee moeit, dan leidt dat meestal tot situaties zoals we die in het verleden onder andere hebben gekend. Die fouten wensen wij niet meer opnieuw te maken.

Een tweede zaak die ik van het verleden heb geleerd is dat een oplossing waarover werd onderhandeld, waarbij je meerdere jaren de tijd hebt om de oplossing waarover werd onderhandeld uit te voeren, namelijk een geleidelijke oplossing waarover werd onderhandeld, veel beter is dan op een gegeven moment het mes op de keel van de personeelsleden te zetten. Stop met te zeggen dat De Post een gezonde onderneming is die maar winsten ligt uit te keren. Wat De Post nu aan het doen is, is ervoor zorgen dat, in een dalende markt, de kostenstructuur van de onderneming gezond is, zodat ze kan overleven wanneer de concurrenten – dat weet u zeer goed – de winstgevende marges zullen komen opsouperen.

Als u nu doet alsof er niets aan de hand is, dan zullen wij in 2011 als wij nu de noodzakelijke hervormingen niet doorvoeren, op een onderhandelde manier, zonder naakte ontslagen, op een geleidelijke manier waarvoor we de tijd kunnen nemen, inderdaad een sociaal bloedbad hebben. Dat is wat ik geleerd heb uit het verleden: veel beter onderhandelen en de tijd nemen dan het mes op de keel en de ogen toedoen om dan te moeten vaststellen dat niemand het zagezegd geweten heeft en dat het dan zou komen door de liberalisering van de markt zelf. Ik wil mijn verantwoordelijkheid nu reeds opnemen.

09.10 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Le parlementaire a le dernier mot, monsieur le président.

Le **président**: Monsieur Gilkinet, je vous ai déjà permis de faire une très longue réplique. C'est à présent au tour de Mme De Bue de prendre la parole!

09.11 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je voudrais remercier Mme la ministre pour sa réponse. Je ne suis pas sans savoir qu'elle doit souvent réitérer les mêmes propos. Il importe de faire des communications, surtout lorsque des articles de presse viennent ternir le contexte! Je souscris tout à fait à cette approche responsable, qui est de prendre des décisions dès maintenant pour faire face à la

concurrence et éviter certains drames sociaux. C'est une attitude responsable, à laquelle le MR souscrit totalement.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

10 Samengevoegde vragen van

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

10 Questions jointes de

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

10.01 Ulla Werbrouck (LDD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op 26 november van dit jaar werd bekendgemaakt dat de NMBS een van de nieuwe hofleveranciers is geworden. De treinreis Brussel-Luik van koningin Paola en de Nederlandse koningin Beatrix was daartoe de aanzet.

Mijn vragen zijn dan ook van vóór de NMBS hofleverancier werd. Heeft de koninklijke familie die dag een treinticket betaald? De NMBS is nu hofleverancier. Gaat zij de koninklijke familie aanmoedigen om de trein te nemen? Gaan zij hun speciale tarieven geven? Zo ja, welke?

Ik had ook graag geweten hoeveel tijd op voorhand er aan de NMBS moet worden gemeld dat bijvoorbeeld de koningin de trein neemt. Indien iemand van de koninklijke familie de trein neemt om zich te verplaatsen, zal de NMBS dan speciale maatregelen moeten treffen voor de veiligheid? Ik kan eigenlijk niet geloven dat een gewone burger in dezelfde wagon zal zitten als bijvoorbeeld een koningin.

10.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik zal daar even het een en ander aan toevoegen. Ik vrees dat ik al even subversief zal zijn als de vorige spreker, mevrouw de minister.

Ik ben mij bewust van het feit dat er een band bestaat tussen de koninklijke familie en de spoorwegen, al was het maar omdat koning Leopold II, die een temperamentvolle vorst was en zijn echtgenote daarom in Spa had opgeborgen, regelmatig naar Oostende wou en daarvoor de trein gebruikte die hij had laten aanleggen. Die tijd is wel voorbij. Ik kan mij niet herinneren, behalve in bepaalde, zeer plechtige omstandigheden, dat de koninklijke familie gebruik zou hebben gemaakt van de diensten van de NMBS. Ik geloof ook nooit dat de koninklijke familie ter zake de nodige treinbiljetten heeft gekocht.

Ik gun de NMBS die titel van hofleverancier. Folklore moet er zijn, dat is niet erg. Het is natuurlijk niet zo moeilijk want er is geen concurrentie. Er bestaat in dit land geen keuzemogelijkheid. Met andere woorden, de monopoliehouder inzake het vervoer per spoor krijgt die dus altijd. Dit is iets dat ik u niet kan verwijten want uw verantwoordelijkheid ligt bij het spoor en u bent niet politiek verantwoordelijk voor die zaken. Ik had toch ook graag vernomen of de spoorwegen nu inderdaad prat kunnen gaan op het feit dat zij de koninklijke familie als regelmatige klanten hebben. Zo ja, nemen zij dan speciale maatregelen of zorgen zij voor speciale kussens in de wagons? Kortom, welke maatregelen zijn er getroffen om te voldoen aan deze ere titel?

10.03 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, de spoorwegonderneming NMBS is betaald voor alle prestaties die ze in het kader heeft verricht. De kosten voor die rit worden door de NMBS-Holding voor rekening genomen in het budget Public Relations. Het is immers niet gebruikelijk aan de koninklijke familie betaling te vragen voor dit type van prestatie, die zeer nuttig is voor het werkimago van de NMBS. Er is geen speciale actie gepland.

Gezien de koninklijke familie en het koningshuis elk jaar een zeker aantal biljetten bestellen, toont dit een constante interesse voor dit vervoermiddel aan. Die biljetten worden gebruikt door de diensten van het koningshuis en in voorkomend geval ter beschikking gesteld van speciale gasten of mensen die de koninklijke familie dienen te vergezellen.

De NMBS factureert de treinkaarten volgens het gebruikte tarief voor dergelijke terugkerende bestellingen. De kosten hiervan worden door de NMBS-Holding voor rekening genomen in het budget Public Relations. Wij herinneren eraan dat de leden van de koninklijke familie die van rechtswege Senator zijn, net als alle andere Senatoren en volksvertegenwoordigers, kosteloos reizen op alle lijnen die door de Belgische Spoorwegen worden geëxploiteerd, volgens artikel 66 en 71 van de Belgische Grondwet.

Er is geen procedure voor de aanmelding van de reis. In principe worden de diensten van de NMBS enkele dagen voordien ingelicht over een reis van bijvoorbeeld de Koningin.

De veiligheidsmaatregelen met betrekking tot de verplaatsingen per trein van een lid van de koninklijke familie worden bepaald door de veiligheidsdiensten van de Koning. Eventueel bijzondere maatregelen worden genomen met deze dienst en met de dienst Protocol van het koninklijk hof.

Wanneer het gaat om een officiële reis worden geen andere reizigers in het rijtuig toegelaten. Wanneer er privé wordt gereisd, neemt de koningin plaats in een rijtuig dat voor alle reizigers toegankelijk is.

10.04 Ulla Werbrouck (LDD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben blij om dit antwoord te horen. Ik vond het vreemd dat de koningin niet vooraf moet melden dat ze de trein gaat nemen, maar een gehandicapte moet dit wel 24 uur op voorhand doen. Daarom heb ik die vraag gesteld. Gehandicapten die op dezelfde dag ergens moeten zijn, kunnen de trein niet nemen omdat dit 24 uur op voorhand moet worden gemeld.

Ik ben tevreden met het antwoord. Ik vind het ludiek.

10.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik dank u ook voor uw antwoord. Ik heb het zeer sterk op prijs gesteld dat u ons erop gewezen hebt dat de prinsen van koninklijk bloed, die van rechtswege senator zijn, net zoals wij zich gratis met het openbaar vervoer mogen verplaatsen. U mag aan die prinsen zeggen dat ze ook de tram in Brussel gratis kunnen nemen en zelfs de Lijn-voertuigen, enzovoort.

Neem het mij niet kwalijk maar ik wou u toch in één zaak verbeteren. Wij nemen die trein niet gratis. De Kamer betaalt daarvoor, voor zover ik goed geïnformeerd ben. Ik zou dit laten natrekken uit louter nieuwsgierigheid maar mij is altijd verteld dat er door het Parlement een forfaitair bedrag wordt aan de spoorwegen wordt betaald voor die fameuze vrijkaarten waarover wij beschikken.

Voor het overige dank ik u voor uw antwoord want u zult begrepen hebben dat mijn vraag vooral subversief bedoeld was.

10.06 Minister Inge Vervotte: Ik ben zelf persoonlijk niet op de hoogte of de Kamer al dan niet tussenbeide komt en in welke mate. Ik kan uw informatie dus bevestigen noch ontkennen. Ik wil dit echter in het verslag laten opnemen zodanig dat, indien dit niet correct is, er ook niet wordt gezegd dat ik dit niet heb rechtgezet en andersom ook niet. Ik kan dit noch bevestigen noch ontkennen, maar ik zal dit nagaan.

10.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik zal dat ook doen en ik zal het u laten weten maar ik dacht dat de Kamer daarvoor betaalde. Ik wil er geen dispuut over aangaan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les augmentations de prix du Go pass et du billet senior" (n° 8568)

- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'incidence de l'inflation sur les hausses des prix annoncées par La Poste et la SNCB" (n° 9013)

11 Samengevoegde vragen van

- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de prijsstijging van de Go pass en het seniorenbiljet" (nr. 8568)

- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de impact

van de inflatie op de aangekondigde prijsstijgingen van De Post en de NMBS" (nr. 9013)

11.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, je voudrais revenir sur les augmentations de tarif à la SNCB, soit une augmentation moyenne d'environ 6%, avec toutefois des augmentations beaucoup plus importantes pour certains types de transport. Ainsi, le billet senior est passé de 4 à 5 euros, ce qui représente une augmentation de 20%. C'est beaucoup d'autant plus que, dans certaines zones du pays, – je pense ici en particulier à la région d'Arlon où j'habite –, il n'est pas possible d'utiliser ce billet avant 9 heures du matin, ce qui constitue une restriction inéquitable. En effet, l'important pour les gens est avant tout l'heure d'arrivée. Comme j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire, cette question mériterait d'être réexaminée.

Le Go pass est passé, quant à lui, de 46 à 50 euros, ce qui représente également une augmentation importante. Il est vrai que cette augmentation de 4 euros est répartie sur dix voyages. Par définition, cette formule s'adresse à des jeunes, souvent des étudiants qui ne disposent pas de beaucoup d'argent et dont les parents financent les dépenses. Vu l'augmentation du coût de la vie dans tous les secteurs et la crise économique que nous connaissons actuellement, cette augmentation survient vraiment à un très mauvais moment, d'autant plus qu'il ne s'agit pas de la première. J'ajoute que le nombre de voyageurs – en tout cas en Wallonie – a tendance à diminuer légèrement. Pourtant, je rappelle que l'objectif de la SNCB est d'augmenter, de manière considérable, le nombre de voyageurs dans les prochaines années. Cet objectif sera difficilement atteignable avec de telles augmentations. En 2001 déjà, le Conseil consultatif des usagers fustigeait certaines augmentations, concernant par exemple le billet senior qui avait connu, à l'époque, une augmentation de 21%. Au début de cette année le Go pass a déjà augmenté d'un euro. En 2007, l'augmentation des tarifs avait été de 3%.

Madame la ministre, pourriez-vous expliquer le mode de calcul utilisé par la SNCB pour augmenter à ce point les tarifs de ses produits? Je pense aux produits destinés à un public supposé disposer de peu d'argent (les seniors et les jeunes), raison pour laquelle ces tarifs préférentiels ont été imaginés.

Ne pensez-vous pas, au vu de ces augmentations, notamment du ticket senior, que la SNCB pourrait envisager un geste commercial en levant, comme je l'ai déjà évoqué, les restrictions horaires en particulier pour les personnes résidant en zone rurale?

Quand on voit le coût actuel de la formule Go pass qui est en constante augmentation, ne serait-il pas envisageable que la SNCB, en cette période difficile pour les ménages avec enfants et pour les jeunes, octroie, comme c'est le cas pour ceux qui fêtent leur seizième anniversaire, un Go pass gratuit ou une formule de ce genre, en tout cas pour ceux qui se rendent à l'université ou dans une école supérieure?

Voorzitter: Georges Gilkinet.

Président: Georges Gilkinet.

11.02 Peter Luykx (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ook mijn vraag gaat over de relatie tussen inflatie en prijsstijgingen, maar in een iets breder kader, namelijk voor zowel De Post als de NMBS.

Onlangs kondigden De Post en de NBMS een fikse stijging van de prijzen aan. De tarieven van de NBMS zouden vanaf 1 februari 2009 toenemen met 5,9% en die van De Post vanaf 1 januari met maar liefst 10%.

In de plenaire vergadering wees u reeds, net als de betrokken bedrijven, op de sterke stijging van de inflatie en de sterke stijging van de grondstofprijzen als hoofdoorzaak van die prijsstijgingen.

Voor de NMBS komt er nog een bijkomende aanpassingsfactor bij, met name de resultaten inzake stiptheid. Die stiptheid is volgens de door u vermelde gegevens zo goed als constant gebleven, van 93,3% naar 93,4%.

Voor De Post wordt nog rekening gehouden met de investeringen in kwaliteit. Nochtans vraag ik mij af waar de kwaliteit in de dienstverlening van De Post zo sterk gestegen is dat zij een stijging van 5% bovenop de consumptie-index rechtvaardigt.

Intussen blijkt dat, door de economische crisis, de olieprijsen volledig in mekaar zijn gestuikt, van 120 dollar per vat in september naar 45 dollar per vat vandaag. De FOD Economie schat dat de inflatie in 2009 niet 4,5% zal bedragen, zoals eerder gedacht, maar slechts 1,5%.

Ik neem aan dat de betrokken overheidsbedrijven dan ook nieuwe tarieven zullen aankondigen op basis van die nieuwe verwachtingen en dat u daar ook zult op aandringen. Uw regering kondigt al lang aan iets te willen doen aan de koopkracht. Welnu, het zou een eerste bewijs van daadkracht zijn, mocht u die onterechte prijsstijgingen van de bedrijven waarvan u voogdijminister bent, willen terugschroeven.

Mevrouw de minister, daarom krijg ik graag een concreet antwoord op de volgende vragen.

Zult u aan De Post en de NMBS vragen om een nieuwe tariefberekening te doen op basis van de nieuwe inflatieramingen van de FOD Economie?

Wanneer zullen die tariefwijzigingen dan aangekondigd worden?

Kunt u mij, zowel voor De Post als voor de NMBS, de exacte tariefformules bezorgen, zodat het Parlement zelf kan uitpluizen of de nieuwe tariefvoorstellen wel te rechtvaardigen zijn?

Tot slot, in welke segmenten van de dienstverlening van De Post is de kwaliteit in die mate gestegen dat volgens u een prijsstijging van 5% bovenop de consumptieprijsindex gerechtvaardigd is?

11.03 Minister **Inge Vervotte**: Voor het grootste deel van mijn antwoord verwijs ik naar mijn uiteenzetting in de plenaire vergadering. Daar heb ik heel de uitleg nog eens gegeven over hoe de prijstoepassing onder andere op basis van de gezondheidsindex, op basis van de energieprijzen en op basis van de stiptheid gebeurt. U kunt dat ook terugvinden in de beheersovereenkomst. Ik zal wel concreet antwoorden op de vragen die hier nog gesteld zijn.

Verder wil ik nog vermelden dat we natuurlijk correct moeten zijn. Enerzijds vragen wij constant om de diensverlening te verbeteren. Als u kijkt naar de NMBS Groep waar er een enorme stijging van het aantal reizigers wordt gevraagd, ziet u dat zij die ook realiseren. Er is echter geen even grote stijging van de dotatie. Men moet er natuurlijk wel rekening mee houden dat men ook aan gezonde bedrijfsvoering moet kunnen doen. Dan moet de overheid daar meer voor betalen via de belastingbetaler. De dotatie is trouwens gestegen via de indexering. Zoals dat trouwens ook altijd is gebeurd in het verleden wordt er daarnaast ook bij wijze van spreken een solidaire bijdrage van de gebruiker gevraagd. Ik zal daar verder op ingaan als we het hier over de verschillende elementen hebben.

Le tarif senior augmente de 4 à 5 euros pour un voyage aller-retour le même jour, indépendamment de la distance parcourue. En pourcentage, cette augmentation est effectivement forte. Par contre, le senior voyage toujours au tarif le plus avantageux en ne payant que 2,5 euros par trajet. Le prix de ce produit n'a plus augmenté depuis le 1^{er} février 2006, date à laquelle le prix est passé de 3 à 4 euros. Ce tarif avantageux est destiné à un public qui peut voyager pendant les heures creuses, quand un bon service (entre autres des places assises suffisantes) peut être garanti. Voilà la raison pour laquelle la restriction horaire est maintenue. Aucune exception ne peut être accordée pour certaines régions, car cela engendrerait des discussions constantes sur la délimitation de ces régions. Néanmoins, je demanderai à la SNCB de faire un effort en réduisant la période pendant laquelle l'utilisation du billet senior n'est pas autorisée.

En ce qui concerne l'action Go pass 16, l'octroi d'un Go pass gratuit à l'occasion du seizième anniversaire de tous les jeunes en Belgique a été mis en place afin d'inciter les jeunes à prendre le train pour leurs déplacements de loisirs. Le but n'est pas que les jeunes utilisent le Go pass pour se rendre à l'université ou à l'école. À cet effet, il existe des titres de transport plus adaptés et plus avantageux, notamment l'abonnement scolaire pour les trajets fréquents ou les cartes campus pour 5 allers-retours à effectuer dans un délai de 49 jours maximum. L'abonnement scolaire accorde 80% de réduction sur le prix d'un abonnement domicile-travail. Les cartes campus coûtent environ un tiers d'un abonnement scolaire mensuel avec, actuellement, un maximum de 14,5 euros pour 10 trajets.

Par conséquent, il n'est pas opportun de distribuer des Go pass gratuits à ces étudiants et aux écoliers puisqu'il existe pour eux d'autres possibilités plus favorables (abonnements et autres tarifs).

Ik heb u uitgelegd hoe de tariefverhoging van de NMBS wordt berekend. Zij houdt dus geen rekening met inflatieramingen voor de toekomst maar wel met de ramingen van het voorbije jaar, zoals ook in de beheersovereenkomst werd afgesproken. Dat is trouwens ook in het verleden altijd zo geweest. Dat is met

name nu de periode van juli 2007 tot en met juni 2008. Dat geldt ook voor De Post.

In feite moeten de NMBS en De Post elk jaar een inhaalbeweging maken. Er is dan ook geen enkele aanleiding om een nieuwe tariefberekening te vragen.

De NMBS verstuurde op 7 november 2008 een persbericht over de tariefverhoging van 1 februari 2009. Bij De Post wordt, zoals in de meeste Europese landen, de gemiddelde prijsverhoging voor de producten tegen het volle tarief die tot de universele dienstverlening behoren, beperkt volgens een formule die bepaald is in artikel 9 van het beheerscontract tussen de Staat en De Post, goedgekeurd door het koninklijk besluit van 19 december 2005.

Bedoelde formule houdt rekening met de inflatie, maar ook met de kwaliteit van de gepresteerde diensten. Haalt De Post de kwaliteitsdoelstellingen niet, dan wordt de mogelijke prijsverhoging beperkter. De beperking geldt voor de gewogen gemiddelden van alle, geïndiceerde producten. Sommige kunnen meer stijgen dan andere.

Als wij gaan kijken naar de kwaliteit van de postbezorging op D plus 1, dan kreeg ze een kwotering van 74,2% in 1998. Ze steeg in 2006 naar 92%. Ze steeg in 2008 nog eens tot 95,1%. Dat betekent dus dat de doelstellingen van de beheersovereenkomst ruimschoots worden behaald.

De kwaliteit van de postbezorging wordt door een onafhankelijke instelling gemeten. Ze gebeurt bovendien onder het toezicht van het BIPT.

11.04 André Perpète (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Les augmentations régulières sont effectivement nécessaires si les coûts de production augmentent, comme c'est le cas actuellement. Par contre, il aurait été plus conforme, proportionnellement à l'augmentation générale, d'augmenter le billet Seniors de 4 euros à 4,25 euros et le Go pass de 46 euros à 47,50 euros.

En ce qui concerne les heures à partir desquelles on peut utiliser les billets Seniors, vous devez bien vous rendre compte que l'important pour ces personnes est l'heure à laquelle elles arrivent. Interdire aux seniors de prendre le train avant 09.00 heures sur tout le pays n'est pas une bonne chose. Je prends pour exemple le cas d'Arlon, à 190 km de Bruxelles. À Arlon, il y a un train pour Bruxelles à 08.48 heures. Les seniors ne peuvent pas le prendre mais doivent attendre le train suivant, celui de 09.48 heures. Ils arrivent alors à Bruxelles à 12.15 heures, à un moment qui ne pose de toute façon plus de problème en termes de surpopulation dans le train. En outre, pendant la première heure de trajet, il n'y a pas non plus beaucoup de voyageurs dans le train. C'est uniquement le cas autour des villes (Namur, Bruxelles, etc.) Or, le temps que ces seniors arrivent, même s'ils pouvaient partir avec le train de 07.45 heures, les navetteurs sont arrivés au travail depuis longtemps. Heureusement, d'ailleurs! Ce point de vue devrait selon moi être revu et je reviendrai sur cette question si nécessaire.

11.05 Peter Luykx (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, er is inderdaad in de plenaire al een en ander over het onderwerp gezegd. Wat die wijze van indexering betreft, wil ik enkel nog toevoegen dat het vrij ongelukkig is als men het nu – als ik het goed begrijp – over een jaarlijkse evaluatie heeft. Voor de gebruikers vandaag brengt dit zeer ongelukkige effecten met zich mee.

Ten tweede, wat betreft uw opmerking over een hogere dotatie die wij nodig hebben om meer kwaliteit te brengen. Ik vind dat de relatie tussen de dotatie die De Post ontvangt en de prestaties geen statische relatie is. Ik denk dat er andere dingen ook mogelijk zijn. Maar zoals u ook terecht in een eerder antwoord vandaag zei: "Politici moeten niet het management doen" en ik steun uw standpunt dat wij als bestuurders, als politici-bestuurders zo min mogelijk management- bestuurders moeten zijn.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

12 Samengevoegde vragen van

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

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

12 Questions jointes de

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

- Mme Zoé Genot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Boitsfort" (n° 9052)

Le **président**: Mme Genot est excusée; elle est retenue par d'autres devoirs.

12.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit is een zeer korte vraag over het leegstaande station in Watermaal-Bosvoorde.

Dat station werd enkele jaren geleden gesloten, maar die halte wordt nog bediend. Naar verluidt is het stationsgebouw met graffiti besmeurd, ligt er veel zwerfvuil en wordt de verlichting niet onderhouden.

Blijkbaar is er een geschil tussen het schepencollege en Infrabel omtrent het onderhoud.

Vandaag heb ik gehoord dat er een akkoord zou zijn gesloten tussen de gemeente en Infrabel, betreffende de timing van de afbraak van dat station. Klopt dat? Is er een akkoord gesloten?

Wanneer zal er opnieuw een station in Watermaal-Bosvoorde zijn?

12.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, mijn antwoord is in twee talen opgesteld, vermits het ging om samengevoegde vragen, samen met mevrouw Genot. Mijn excuses daarvoor.

Le permis d'urbanisme pour la mise à quatre voies de la ligne 161 en Région de Bruxelles-Capitale, délivré par arrêté du gouvernement, a été communiqué à Infrabel le 1^{er} décembre 2008. Dans ce permis, la démolition de ce bâtiment désaffecté est prévue. Tenant compte de la procédure administrative à respecter, la démolition du bâtiment est planifiée pour février-mars prochain.

Omdat het parkeerterrein ingedeeld is in de kleine wegenis, valt het beheer, het onderhoud, de openbare verlichting en het opruimen van het zwerfvuil ten laste van de gemeente.

Er werden betonblokken geplaatst die moeten verhinderen dat de voertuigen de grens van het parkeerterrein overschrijden en zo tot aan de rand van de perrons zouden komen.

En ce qui concerne l'entretien des quais et de leur équipement, le service d'entretien de la zone infrastructure d'Infrabel a été prévenu afin d'intervenir dans les plus brefs délais.

Naast de controle van de verlichting en de netheid zullen er voorlopige schuilhokjes worden geplaatst ter vervanging van de luifel die samen met het gebouw wordt afgebroken.

Later wordt in de aanleg van een overdekte sleuf voorzien in het kader van de verkregen bouwvergunning.

La construction du tunnel débutera en 2009. Les travaux en surface suivront en 2013, dont l'aménagement d'un vaste parking et de ponts pour vélos. Un nouveau bâtiment de gare n'est toutefois pas prévu pour l'instant, le potentiel voyageurs n'étant pas suffisant.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

13.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mevrouw de minister, op 24 november werd het startsein gegeven voor een rechtstreekse treinverbinding tussen Brussel en Maastricht.

Wat mij op dat ogenblik wel opviel was dat vanaf 1 februari dezelfde tarieven zullen gelden voor een binnenlandse verbinding maar helaas zijn de Go pass en de Rail pass op dit traject niet geldig.

Ik heb dan ook de volgende vragen. Aangezien de Go pass niet reikt tot in Maastricht is er al een ander tarief voorzien voor jongeren? Geldt het seniorenticket wél voor deze verplaatsing?

13.02 Minister **Inge Vervotte**: Vanaf 1 februari 2009 gelden voor reizen naar en van Maastricht dezelfde tarieven als voor het binnenland. Dat betekent dat vanaf dan de prijzen op exact dezelfde manier en met dezelfde kilometerprijs worden berekend als in het binnenland.

Het bijkomende stukje van Visé Grens tot Maastricht wordt dus getarifeerd volgens de binnenlandse prijzen van de NMBS.

Voor producten gebaseerd op afstand – volle prijs, kaart 50%, weekendkaart, treinkaart enzovoort – betekent dit dat de prijzen volledig worden berekend zoals in het binnenland en dat de klant net hetzelfde zal betalen als voor een verplaatsing over dezelfde afstand in het binnenland.

Zeer specifiek en uiterst voordelige binnenlandse producten met een forfaitaire prijs, ongeacht de afstand, zullen niet geldig zijn tot Maastricht. De kosten tussen Visé Grens en Maastricht moeten, wegens het internationaal karakter van dit traject, dat volledig ten laste is van de commerciële dienst NMBS Reizigers Internationaal, immers worden gedekt door de inkomsten.

Voor jongeren die occasioneel reizen, is er het tarief Maastricht Youth. Voor een heen- en terugbiljet, een dag geldig vanuit om het even welk Belgisch station naar Maastricht en omgekeerd, betaalt een jongere vanaf 1 februari 2009 15 euro. Die prijs is gebaseerd op de prijs van een Go pass, die vanaf 1 februari 2009 50 euro kost, dus 5 euro per enkele reis. Daaraan wordt de prijs voor het traject Visé-Maastricht toegevoegd.

Voor studenten worden de schooltreinkaarten en de campuskaarten ook voor het grensoverschrijdend traject ingevoerd op 1 februari 2009. De prijs ervan wordt volledig berekend zoals in het binnenland.

Het uiterst voordelige binnenlandse seniorbiljet is slechts geldig tot Visé. Analoom met het tarief Maastricht youth bestaat er een tarief Maastricht senior voor een heen- en terugbiljet, een dag geldig vanuit om het even welk Belgisch station naar Maastricht en omgekeerd, betaalt een senior 10 euro vanaf 1 februari 2009. Die prijs is gebaseerd op de prijs van een biljet senior binnenland, waaraan de prijs voor het traject Visé-Maastricht wordt toegevoegd.

13.03 **David Geerts** (sp.a+Vl.Pro): Mevrouw de minister, ik heb nog een bijkomende vraag. Geldt voor Maastricht senior het aanvangsuur van 9 uur ook, of is dat een andere regeling?

13.04 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik denk dat dat hier niet van toepassing is, maar ik wil dat wel eens nagaan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

14.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, ce n'est pas moi qui le dit mais les journaux l'écrivent presque chaque matin: la ligne Schaerbeek-Mouscron a un retard moyen de dix minutes. Cela fait une demi-page dans les journaux où on y interroge un certain nombre d'usagers. Dans le sens Schaerbeek-Mouscron, on passe par Hal, Enghien, Ath et Tournai. Il peut arriver qu'un train ait du retard, nous en avons déjà suffisamment parlé ici. Mais dans ce cas, il y a un côté systématique. Est-ce une ligne maudite pour laquelle le retard ne pourrait jamais être comblé? Cela provoque, on peut le comprendre, la colère et la lassitude des usagers. Quelles sont les causes de ces retards?

Lorsqu'on lit la manière dont les usagers s'expriment sur ces retards, on constate qu'ils se plaignent de ne pas être informés. Je pense qu'il faut être proactif et informer les gens. Y a-t-il une solution à ce problème?

Enfin, j'avais évoqué la possibilité de doubler les trains sur cette ligne. Il y a actuellement un train par heure. À l'époque, vous m'aviez répondu que vous envisagiez effectivement de doubler ces trains. Ce projet se réalisera-t-il?

14.02 Inge Vervotte, ministre: Les statistiques de la ponctualité globale, sans neutralisation pour les grands travaux et cas de force majeure, pour la relation Schaerbeek-Mouscron, de juillet à septembre 2008, démontrent effectivement une moins bonne ponctualité en septembre 2008. En juillet, le pourcentage de ponctualité était de 90,6%. En août, il était de 92,7% et en septembre, de 83,2%, vraiment moins que les autres mois.

Les causes sont diverses: dérangement à la signalisation à Mouscron et entre Saintes et Enghien, conditions climatiques défavorables et diverses avaries au matériel. Les retards sont principalement à imputer à des causes ponctuelles et imprévisibles. Dès qu'un incident ponctuel se produit, il s'ensuit un effet boule de neige au niveau des retards.

Comparativement, le chiffre global de la ponctualité pour l'ensemble du réseau est également en baisse et atteint 89,8% en septembre. Cela peut s'expliquer par de moins bonnes conditions atmosphériques, la reprise de nombreux travaux d'investissement, la reprise du trafic dense des navetteurs et des trains de marchandises.

Infrabel a élaboré un plan d'action reprenant des mesures très concrètes afin d'améliorer la ponctualité. Il s'agit entre autres d'une plus grande implication et vigilance du personnel Infrabel sur le terrain et dans les gares, des investissements supplémentaires pour la formation du personnel Infrabel, de la priorité accordée au renouvellement des installations ferroviaires cruciales et de la mise en place de 22 équipes techniques d'intervention pouvant réagir immédiatement selon les besoins en cas de problème, de la poursuite de la collaboration étroite avec la SNCB et la SNCB Holding.

Depuis le 14 décembre, les voyageurs de Leuze et Tournai bénéficient d'une deuxième relation horaire toute la journée, une relation à la demi-heure. Concrètement, l'accouplement des tranches venant de Tournai et Grammont vers Bruxelles et la scission du train venant de Bruxelles vers Tournai et Grammont aura lieu en gare de Ath.

14.03 Jean-Luc Crucke (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. En ce qui concerne les chiffres qui ont été cités pour le mois de septembre, l'article dont j'ai fait référence date du 28 novembre 2008. Je crains donc que vous n'ayez pas encore les chiffres à disposition pour les mois d'octobre et de novembre et je suppose que ceux-ci ne seront pas extrêmement bons non plus.

Je tiens aussi à vous remercier pour la réalisation de ce dédoublement. Je trouve cependant dommage que nous n'ayons pas pu l'inaugurer ensemble! Nous aurions pu prendre le train entre deux gares et nous aurions ainsi pu constater s'il était à l'heure ou pas!

Le **président**: Monsieur Crucke, je peux vous dire que d'autres lignes connaissent également des retards!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

15.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, madame la ministre, cette question me préoccupe un peu plus.

Très récemment – et ce n'est pas la première fois que cela arrive – la gare de Leuze a quasiment été passée à sac vu l'ampleur des dégâts. Pourtant, les moyens utilisés ne sont pas sophistiqués puisqu'il s'agit

de pierres lancées dans les vitres, à l'avant et à l'arrière des bâtiments, dans la salle d'attente, sur le guichet. Il est bien entendu que l'alarme se déclenche mais, une fois que la police arrive sur place, c'est trop tard: les dégâts sont faits.

Comme j'ai pu le constater personnellement, ils sont loin d'être minimes.

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

Dans une de vos réponses, vous précisiez que la fréquentation de la gare de Leuze avait diminué. Mais finalement, "c'est le serpent qui se mord la queue", si je puis dire. En effet, on est arrivé à la situation suivante: moins de présence à la gare, donc moins de surveillance, donc plus de casse. Je profite de l'occasion pour dire qu'une vidéosurveillance a été annoncée. Toutefois, si des autocollants ont déjà été apposés, il faut bien constater que la vidéosurveillance dont question n'a toujours pas été mise en place.

Si des mesures précises, concrètes et complémentaires ne sont pas prises, je crains, madame la ministre, que ce genre d'événements ne se répète. Et c'est toujours le contribuable qui, en fin de compte, assume les frais de réparation.

Madame la ministre, je souhaiterais faire le point avec vous sur la situation en gare de Leuze. Je voudrais également savoir comment se passe la collaboration avec la police; je sais que cette dernière effectue des rondes, mais elle ne peut être continuellement présente sur place, notamment la nuit.

15.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, Corporate Security Service a constaté le fait récent de dégradations en gare de Leuze-en-Hainaut. Suite à cette constatation, ce service prendra sous peu des contacts avec les services de police de la zone concernée et avec la commune afin d'établir une politique de sécurité intégrée et intégrale pour la gare de Leuze-en-Hainaut et de renforcer ainsi la collaboration avec des partenaires externes.

Afin d'analyser la situation de ladite gare et de mettre en place des mesures de prévention, la problématique de la sécurité sera abordée via l'intervention de la cellule de prévention et sécurité de Corporate Security Service.

À l'heure actuelle et suite aux plaintes récentes, la présence des agents Securail est intensifiée avec des passages plus réguliers. De plus, une aide ciblée est apportée lors de la fermeture de la gare. Enfin, ce 15 décembre, lors de la réunion hebdomadaire avec la police des chemins de fer (SPC), la problématique de la sécurité en gare de Leuze-en-Hainaut sera abordée.

Toutes ces mesures et démarches sont entreprises afin d'empêcher que la gare ne devienne une zone de non-droit.

Les statistiques spécifiques à la gare de Leuze-en-Hainaut transmises par le Security Operations Center relèvent que 74 faits, tous types confondus, ont été constatés en 2007. Pour le premier semestre 2008, 42 faits ont été constatés.

Le plan Malaga 2008-2010, qui concerne l'implantation de caméras de surveillance, ne reprend pas la gare de Leuze-en-Hainaut. Cependant, le Corporate Security Service est occupé à réaliser une analyse de risque selon des critères définis afin de déterminer si la gare pourra être intégrée dans le plan Malaga bis.

Les heures d'ouverture de la gare répondent à des besoins opérationnels et dépassent largement les heures de forte fréquentation par les voyageurs.

15.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je pense judicieux d'avoir une concertation avec la commune et la zone de police. On sent ne pas avoir affaire à des bandes qui se déplacent: il s'agit ici d'une délinquance purement locale. C'est pourquoi des aides ciblées constituent une bonne mesure et j'espère qu'elles pourront être clairement identifiées.

Je plaide cependant pour davantage de vidéosurveillance; cela ne signifie pas pour autant que j'espère que la gare de Leuze-en-Hainaut sera reprise en tant que zone à risque, mais j'aimerais pousser pour qu'elle soit théoriquement reprise ainsi afin d'obtenir un élément supplémentaire de protection, à la fois pour ceux qui

utilisent le train, mais aussi pour les bâtiments qui souffrent de la bêtise humaine.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

16.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je veux relayer une communication faite par le "Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers" (BTTB) dans un endroit stratégique pour la région du Courtraisis, du Hainaut occidental et du Nord-Pas-de-Calais, l'hôtel de ville de Courtrai (ville de M. Stefaan De Clerck), devant un parterre de parlementaires régionaux, fédéraux et même des conseillers communaux.

Le "Bond" signale, alors qu'il y a nécessité d'augmenter les cadences entre Courtrai, Tournai et Lille, que la fréquence ne suit pas. Il ne faut pas en attendre davantage du service des bus vicinaux. En effet, j'ai eu connaissance d'une réponse de la Région wallonne, qui semble abandonner pour l'instant la ligne entre Tournai et Courtrai. Il serait donc plus intéressant que le rail remplisse cette mission.

Il existe une dynamique transfrontalière non seulement entre la France et le Hainaut occidental et le Courtraisis, mais aussi une dynamique transrégionale entre Courtrai et Tournai. Ce facteur milite en faveur d'une augmentation des trajets entre les villes précitées.

D'un point de vue français, l'examen des prix pratiqués incitera sincèrement l'amoureux des trains à se poser des questions. Les prix sont plus élevés au kilomètre, une taxe est appliquée pour passer la frontière. Il y a de quoi se demander si nous vivons en Europe. Envisagez-vous une solution pour réellement aligner les prix, afin qu'ils deviennent concurrentiels, que ceux-ci soient pratiqués à l'intérieur de notre pays ou en France, car il y aurait de quoi craindre le passage de la frontière?

16.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, il n'existe aucun supplément lors du passage de la frontière. Le prix résulte de la juxtaposition de deux tarifications. La SNCB détermine le prix pour la partie du trajet effectuée sur son réseau jusqu'au point frontière et la SNCF fait de même du point frontière jusqu'à la destination en France.

En trafic transfrontalier, les deux réseaux accordent des réductions importantes sur leurs parts respectives, aucune taxe transfrontalière ne vient s'ajouter à ce montant. La SNCB a déjà adapté son offre de prix pour les trajets transfrontaliers de courte distance, notamment vers Lille. Pour un voyage occasionnel, le billet Trampoline 1 jour a été créé. Le prix d'un tel billet vers Lille-Flandres est beaucoup plus avantageux que le tarif normal TCV (Tarif Commun Voyageur) en trafic international. Le prix d'un billet Trampoline 1 jour s'élève à 8 euros pour un adulte pour un nombre illimité de trajets en deuxième classe au cours de la même journée. Ce prix est même plus avantageux qu'un billet à tarif normal du trafic intérieur pour la même distance. Le tableau que j'ai sous les yeux donne un aperçu du tarif Trampoline 1 jour, du tarif normal TCV international (prix aller-retour) afin de pouvoir comparer les tarifs intérieurs SNCB pour les deux trajets en question.

Pour le trajet Tournai-Lille Lille-Tournai, le billet Trampoline deuxième classe coûte 8 euros; le billet TCV deuxième classe tarif normal coûte 15,20 euros et le billet plein tarif trafic intérieur deuxième classe coûte 8,40 euros.

Pour le trajet Courtrai-Lille Lille-Courtrai, le billet Trampoline deuxième classe coûte 8 euros; le billet TCV deuxième classe tarif normal coûte 16,40 euros et le billet plein tarif trafic intérieur deuxième classe coûte 9 euros.

En proposant le billet Trampoline 1 jour à ce prix avantageux, la SNCB vise donc à satisfaire sa clientèle et n'envisage pas de baisser davantage ce prix.

La SNCB évalue régulièrement la demande de produits pour des parcours transfrontaliers de courte

distance et lorsqu'elle le juge nécessaire, elle adapte ses tarifs et son offre.

La desserte actuellement en place entre Tournai et Lille et Courtrai et Lille résulte de discussions entre la SNCF, la région Nord-Pas-de-Calais et la SNCB. Les horaires constituent un compromis entre les impératifs de chacune des parties tels que les arrêts à desservir pour la région Nord-Pas-de-Calais, les difficultés d'exploitation en gare de Lille pour la SNCF et le souci d'offrir des trains rapides et fréquents pour la SNCB.

Étant donné le niveau actuel de trafic de ces relations, les trois partenaires n'envisagent pas, pour l'instant, une augmentation de la fréquence, d'autant plus que d'importants travaux sont programmés du côté français et que ceux-ci vont réduire les possibilités d'exploitation en gare de Lille.

16.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je prends acte de la réponse de la ministre, en me disant que certains doivent rencontrer d'autres réalités. Toutefois, comme je ne suis pas adepte du train entre ces deux villes, je ne pourrais personnellement pas établir de comparaison!

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

17 Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het taalgebruik in PostPunten" (nr. 8950)

17 Question de M. Luk Van Biesen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'emploi des langues dans les Points Poste" (n° 8950)

17.01 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag gaat over het taalgebruik in PostPunten en ook over het taalgebruik in De Post zelf.

De Post begon een tweetal jaar geleden met succes met het vervangen van kleinere postkantoren door PostPunten. In een PostPunt vindt de consument de meest gebruikte producten en diensten van De Post. In België werd voornoemd type postwinkels meer dan een jaar lang succesvol getest op aantrekkelijke locaties, zoals voedingszaken, krantenwinkels en plaatselijke overheden. Dat gebeurde tot grote tevredenheid van de klanten.

In Brussel is De Post nu ook bezig met het vervangen van kleine kantoren door PostPunten.

Zoals u weet, moeten kandidaten die bij De Post willen werken, aan bepaalde taalvereisten voldoen. In PostPunten is dat niet het geval. Wij stellen echter vast dat het taalgebruik in voornamelijk de Brusselse PostPunten soms te wensen overlaat.

Anderzijds kregen wij recent weet van het terugsturen van documenten aan mensen met de melding dat de post onvindbaar of niet bestelbaar is. De betrokkenen, vooral in Ternat en Asse, die helemaal geen deel van Brussel uitmaken, krijgen opschriften van De Post / La Poste. Alle documenten hebben ook tweetalige opschriften.

Dat is niet conform de taalwetgeving.

Daarom heb ik de volgende vragen voor de minister.

Kan de minister meer uitleg geven over het contract dat met PostPunten wordt gesloten, specifiek over de mogelijke taalvereisten?

Bestaat er enige controle op het taalgebruik in de bedoelde PostPunten?

Plant De Post een evaluatie van de PostPunten? Hoe zal zij te werk gaan? Wat zullen de mogelijke criteria zijn?

Ten derde, kan u mij, niet noodzakelijk vandaag maar toegevoegd aan deze vraag, mededelen of er verschillende klachten zijn bij de ombudsdienst over het taalgebruik bij De Post? Kan u mij ook mededelen of er klachten van inwoners zijn?

17.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, een van de toewijzingscriteria van een PostPunt specificeert dat de naleving van de taalwetgeving deel uitmaakt van de evaluatie. Uiteraard heeft voornoemde verplichting, teneinde geen misverstanden te creëren, enkel betrekking op de PostPuntactiviteiten en natuurlijk niet op het geheel van het winkelpunt.

Het field management van De Post controleert, conform de algemene dienstvoorwaarden voor de uitbating van PostPunten, regelmatig het taalgebruik in PostPunten. Voornoemde dienstvoorwaarden stipuleren het volgende. De Post kan op elk moment controles uitvoeren, inclusief middels technieken zoals mystery shopping en inclusief controles op de uitvoering van de verplichtingen van de agent krachtens de overeenkomst, meer bepaald de verdere en constante naleving van de toewijzingscriteria.

Elk PostPunt wordt dus jaarlijks door De Post geëvalueerd.

17.03 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben blij dat u antwoordt dat er wordt gecontroleerd en jaarlijks wordt geëvalueerd.

U zegt dat er op elk moment controles kunnen worden uitgevoerd. Hebt u een idee over het aantal controles op het taalgebruik? Worden specifiek voor Brussel dezelfde taalvereisten opgelegd als voor de andere regio's?

De PostPunten zijn immers momenteel in Brussel aan de orde. Voornamelijk in Brussel wordt immers een aantal nieuwe PostPunten gerealiseerd.

Op welke manier bekijkt De Post de Brusselse situatie ten overstaan van de situatie in de Rand?

17.04 Minister **Inge Vervotte**: U kan de gegevens schriftelijk opvragen. U zal dan zeker een antwoord op uw bijkomende vraag krijgen.

17.05 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Dat zullen wij doen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

18.01 **Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen!): Je remercie la ministre et mes collègues dont j'ai perturbé les travaux en raison de l'audition en commission d'enquête sur la fraude fiscale qui se déroule à côté. Il n'était pas évident d'abandonner un procureur qui voulait répondre à nos questions. Je vous prie de m'excuser.

Madame la ministre, j'ai déposé ma question il y a un mois. À l'époque, j'espérais pouvoir la poser très rapidement pour que vous puissiez agir avant la date fatidique du 15 décembre. Nous sommes aujourd'hui le 15 décembre et, monsieur le président, je ne peux poser ma question qu'aujourd'hui. C'est le jour de fermeture de ce bureau de poste et de quelques autres, notamment à Luigne et à Souvret. Je cite ces cas en particulier parce que l'engagement pris n'a pas été respecté. L'engagement était très clair et je citerai le compte rendu officiel du Parlement: "La Poste confirme que pour chacune des fermetures de bureau de poste, elle garantit de procéder préalablement à l'ouverture d'un Point Poste, et ce sans que cela ne soit prévu contractuellement.". Il n'y pas de conditionnel mais une affirmation, une garantie du fait qu'il n'y aura pas de fermeture de poste sans l'ouverture préalable d'un Point Poste.

Madame la ministre, non seulement La Poste s'est engagée mais vous-même vous êtes engagée en confirmant à deux ou trois reprises lors de mes questions cet engagement de La Poste. Aujourd'hui, sauf erreur de ma part, il n'y a pas de Point Poste ouvert à Leernes, à Luigne ou à Souvret. Donc, La Poste renie ses engagements et vous-même, vous vous mettez en porte-à-faux par rapport à vos déclarations en ces lieux. Je ne vous demanderai plus ce que vous allez faire pour éviter la fermeture du bureau, cela c'était ma question initiale, mais ce que vous allez faire pour la réouverture de ce bureau, vu que l'engagement n'a pas été respecté.

Il ne s'agit plus d'un débat de principe sur l'application d'une mesure.

On est au cœur du débat important d'un point de vue politique, de la question de la confiance qu'on peut avoir dans la parole donnée, en l'occurrence ici la parole de La Poste et votre propre parole, madame la ministre.

Je relis texto l'extrait de la réponse que vous formuliez le 12 septembre: "La Poste confirme que pour chacune des fermetures de bureau de poste, elle garantit de procéder préalablement à l'ouverture d'un Point Poste et ce, sans que cela ne soit prévu contractuellement."

Aujourd'hui, je veux savoir ce que vous allez mettre en œuvre pour réparer ce qui a été mal fait et qui ne respecte pas cet engagement.

18.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Nollet, comme vous le savez, j'ai transmis la demande à La Poste. Elle n'a pas donné suite à cette demande, ce que je regrette aussi et déplore comme vous.

Cela étant dit, cela se fait dans le respect du contrat de gestion. Vous le savez aussi. J'ai toujours dit dans cette commission que je l'avais demandé à La Poste mais que je n'avais aucun moyen de l'exiger de sa part.

Je l'ai demandé à La Poste. J'ai transmis à nouveau cette demande pour la fermeture du bureau de poste de Leernes mais La Poste n'a pas donné suite à ma demande. Je le déplore mais je le répète, je ne peux rien faire pour l'exiger. Le contrat de gestion est en effet très clair et ne prévoit pas cette obligation.

18.03 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie d'avoir fait la démarche, ce que je ne savais pas. Toutefois, je voudrais aller plus loin avec vous.

Effectivement, comme vous l'avez dit, le contrat de gestion ne prévoyait pas cette obligation. Sur cette base, vous ne pouvez donc pas intervenir. Je le regrette – on l'a déjà dit par ailleurs – mais c'est un fait juridique. Mais La Poste s'est engagée au-delà de son contrat de gestion. Cet engagement est clair et vous l'avez vous-même rapporté ici. En tant que ministre de tutelle, vous êtes non seulement en mesure mais vous devez intervenir pour sanctionner La Poste qui ne respecte pas ses propres engagements vis-à-vis de ses clients. Il ne s'agit pas ici d'émettre un souhait.

18.04 Inge Vervotte, ministre: Et comment puis-je la sanctionner?

18.05 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen!): Financièrement! Elle ne respecte pas ses propres engagements. Comment voulez-vous que demain le citoyen puisse encore faire confiance dans la parole d'une institution publique?

Si l'institution publique, quelle qu'elle soit, affirme qu'elle va agir d'une manière, qu'elle ne le fait pas et que sa ou son ministre de tutelle n'intervient pas, comment voulez-vous qu'on puisse encore vous croire ou croire La Poste quand vous rapportez ses promesses alors qu'on sait qu'elle ne respecte pas ses engagements?

On ne peut pourtant pas dire que dans le cas précis de Leernes, la commune n'a pas essayé. Elle a même demandé quelques mois de plus pour essayer de trouver une solution. In casu, on ne peut donc pas dénoncer un manque de volonté de la commune.

Madame la ministre, je pense que vous devez intervenir! Non pas parce que le contrat de gestion n'a pas été respecté, mais parce qu'il s'agit du non-respect d'un engagement. Si un ministre de tutelle ne peut pas intervenir et sanctionner une institution publique qui ne respecte pas ses propres engagements, je crois que nous allons vers de graves dérives quant à la relation entre le citoyen et l'institution publique concernée, en l'occurrence La Poste.

Vous devez intervenir, madame, pour qu'elle fasse marche arrière. Il n'est pas encore trop tard; le bureau est encore là.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

19.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, la gare de Dave, sur la ligne SNCB Namur-Dinant, a été fermée il y a quelques années et, aujourd'hui, malgré la présence d'un important potentiel voyageurs, les trains ne s'y arrêtent plus. Par ailleurs, ces trains sont parfois même trop remplis.

L'utilisation du train constituerait pourtant une intéressante solution de mobilité pour les habitants de ce village qui se rendent à Namur pour leur travail, leurs études ou leurs loisirs. Dès lors que la ligne existe, il apparaît – sous réserve d'inventaire – que la création d'un point d'arrêt n'aurait pas un coût démesuré.

Madame la ministre, pour quelle raison et depuis quand le point d'arrêt de Dave, sur la ligne Namur-Dinant, a-t-il été supprimé? Existe-t-il des études quant à son potentiel voyageurs et au coût de sa réouverture? Sa réouverture peut-elle être envisagée? Si oui, dans quel délai et selon quelle procédure?

19.02 **Inge Vervotte**, ministre: Monsieur Gilkinet, la gare de Dave Nord a été fermée en 1984. Sa fermeture se justifiait au vu de sa faible fréquentation. À l'époque, on n'y comptait qu'une moyenne d'environ 70 voyageurs à l'embarquement par jour de semaine et plus ou moins 20 par jour le week-end.

L'optimisation de l'offre de transport sur l'axe Namur-Dinant fera l'objet d'un examen approfondi dans le cadre d'un nouveau plan de transport prévu à l'article 10 du contrat de gestion 2008-2012. Dans cet article, il est prévu que, pour décembre 2011 au plus tard, la SNCB implémentera, en concertation avec la Direction générale Transport terrestre, les sociétés régionales de transport et d'autres "stakeholders", un concept de transport intégré et orienté clients. Via des études de potentiel de marché, en collaboration avec des sociétés régionales de transport, les chaînons manquants doivent être décelés de sorte que l'offre de trains corresponde mieux aux besoins et aux attentes des voyageurs et des voyageurs potentiels.

Il sera alors tenu compte entre autres des modifications de la demande dues à l'évolution du marché du travail, de la distribution spatiale de l'habitat, de projets ayant un impact sur la mobilité. Dans ce cadre, des synergies avec la société TEC Namur-Luxembourg devront également être améliorées, voire développées si celles-ci sont inexistantes.

19.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je prends acte de votre réponse et de cette ouverture; bien sûr, il ne s'agit pas d'une ouverture pour demain, mais pour après-demain, ce qui n'est déjà pas mal. Évidemment, beaucoup de choses ont déjà changé depuis 1984, en l'occurrence, le rapport à la voiture, puisque la question du prix des carburants est intervenue. De plus, la gare se situe en bordure d'un quartier loti depuis lors. C'est pourquoi un potentiel voyageurs existe bel et bien à cet endroit.

Je vous demande donc d'ores et déjà d'envisager, indépendamment des projections à plus court terme, cette hypothèse de travail, car mon objectif était bien de la mettre en évidence par cette question.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Questions jointes de

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

- Mme Katia della Faille de Leverghem à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences de l'adaptation des horaires de la SNCB pour la gare de Haacht" (n° 8999)

- Mme Valérie Déom à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 9012)

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de train" (n° 9046)

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les

nouveaux horaires de la SNCB" (n° 9065)

- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 9143)

- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 9176)

- M. Raf Terwingen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une série d'adaptations de l'horaire de la SNCB dans le Limbourg et les investissements prévus par la SNCB" (n° 9220)

20 Samengevoegde vragen van

- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 8955)

- mevrouw Katia della Faille de Leverghem aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de wijzigingen van het dienstrooster van de NMBS voor het station van Haacht" (nr. 8999)

- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 9012)

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling" (nr. 9046)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 9065)

- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 9143)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 9176)

- de heer Raf Terwingen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een aantal aanpassingen met betrekking tot de dienstregeling van de NMBS in Limburg en de voorziene investeringen door de NMBS" (nr. 9220)

Le **président**: Les orateurs inscrits pour ces questions ne sont pas tous présents.

20.01 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mevrouw de minister, begin december werd de nieuwe dienstregeling voorgesteld. De heer Descheemaecker verklaarde toen dat het volgens hem een verbetering zou zijn voor 36.000 reizigers en een verslechtering, helaas, voor 5.000 reizigers.

Wat mij aan die nieuwe dienstregeling vooral opvalt, is dat de reistijd bijna overal sterk gestegen is.

In onze commissie werd reeds herhaaldelijk geantwoord dat dat te wijten is aan de vele infrastructuurwerken die nodig zijn om het spoornet te moderniseren, en ik kan daar ook inkomen.

Toch wil ik twee voorbeelden aanhalen uit onze provincie.

De reistijd tussen Turnhout en Leuven op zondagavond, voor de zogenoemde studententrein, wordt verlengd met 21 minuten. In Herentals moeten de mensen 28 minuten in de kou op het perron staan wachten.

Ook in de wijziging voor Mortsel, nog steeds een belangrijke tewerkstellingsplaats voor meerdere mensen uit de regio, zie ik eigenlijk een sterke verslechtering.

Mevrouw de minister, vandaar heb ik de volgende vragen. Ten eerste, wat is het percentage van het aantal spoorlijnen met een verlengde reistijd?

Welke verwachte invloed heeft dat op de stiptheidcijfers? We zouden moeten aannemen dat de stiptheidcijfers beter behaald kunnen worden, aangezien de reistijd verlengd wordt.

20.02 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, ma question sera d'ordre général. Les nouveaux horaires qui sont entrés hier en vigueur ont entraîné de nombreuses protestations. Le médiateur auprès du groupe ferroviaire a reçu de nombreuses plaintes, de même que les associations néerlandophone et francophone des usagers du train. On aurait pu espérer que ces nouveaux horaires soient l'occasion d'améliorer le service à la clientèle. Il semble surtout qu'ils occasionnent le mécontentement. En réaction, le médiateur demande notamment que, dès l'année prochaine, la SNCB communique plus rapidement ses

adaptations d'horaires.

Madame la ministre, quelles sont les procédures qui président à la décision des nouveaux horaires? Quels sont les organismes concertés? N'y a-t-il pas lieu d'y associer les représentants des navetteurs et le comité consultatif? Pourquoi ces modifications ne sont-elles pas communiquées plus rapidement? Les sociétés régionales de transport en commun ont-elles été consultées sur ces changements, afin qu'elles puissent adapter leurs propres horaires et assurer les transferts modaux? De nouvelles modifications horaires et/ou des compensations pour les voyageurs lésés ont-elles été prévues en attendant l'entrée en vigueur de ce nouvel horaire?

20.03 Peter Luykx (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, zelf neem ik weinig de trein, vooral omdat vanuit het noorden van Limburg, met name Lommel, het meestal een heel omslachtige onderneming is. Een van onze collega's, onze fractieleider, maakt wel eens gebruik, toch gedeeltelijk, van hetzelfde traject als ik zou moeten nemen en daarover gaat mijn volgende vraag.

Dagelijks pendelen vele werknemers in overvolle treinen afkomstig vanuit het noorden van Limburg en de Kempen tussen hun woonplaats en Brussel. Zij doorkruisen onder meer Neerpelt, Overpelt, Lommel, Mol, Geel en Herentals.

In vergelijking met vroeger besparen deze reizigers dankzij de overstapplaats Herentals reeds een half uur omdat zij vroeger genoodzaakt waren over Antwerpen-Berchem te reizen. Het is een maatregel die overigens bijzonder in de smaak is gevallen. Het probleem rijst evenwel vooral in de avondspits aangezien de correspondentie in Herentals dikwijls niet gegarandeerd kan worden door een vertraging of ander oponthoud. In dat geval heeft de reiziger met bestemming Lommel, Overpelt, Neerpelt twee opties. Hetzij ruim 45 minuutjes wachten op de volgende trein richting Mol-Neerpelt, hetzij verder sporen tot Mol met een stoptrein. In dit laatste geval geldt Mol als eindstation. Daarom stel ik u de volgende vragen.

Deelt u mijn mening dat het treintraject Mol-Neerpelt-Brussel een beter lot beschoren is? Behoort een rechtstreekse treinverbinding tussen het noorden van Limburg, de Kempen en zone Brussel tot de mogelijkheden?

Indien zo, wanneer kunnen de reizigers die dan verwachten?

20.04 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, les adaptations horaires annuelles sont décidées en fonction du contrat de gestion qui prévoit une augmentation du nombre de voyageurs de 25% d'ici 2012 via une amélioration qualitative de l'offre de trains et la mise à niveau d'infrastructures importantes. Les améliorations apportées au plan de transport doivent néanmoins cadrer tant avec la disponibilité des moyens de production (le personnel et le matériel) qu'avec les capacités de circulation sur le réseau. En ce qui concerne le service des trains de décembre 2008, les adaptations sont majoritairement liées à la poursuite de la mise en œuvre de la révision de l'offre autour d'Anvers suite à la mise en service de la gare souterraine. Il est à noter que suite à ces travaux, le service des trains à Anvers a été fort réduit pendant plusieurs années. Conjointement, des améliorations sensibles ont été apportées dans d'autres zones du pays. C'est le cas pour la ligne 94 Ath - Tournai, la ligne 161 - 162 Bruxelles-Arlon ou la ligne 36 Bruxelles-Liège.

Pour la ligne Ath - Tournai, il y a deux trains par heure reliant Tournai, Leuze et Bruxelles au lieu d'un auparavant, et ce toute la journée. Pour la ligne Bruxelles - Arlon, un train P qui circulait uniquement le vendredi pour la clientèle scolaire circulera dorénavant du lundi au vendredi, étoffant ainsi l'offre dans la pointe du soir sur l'axe entier. Pour la ligne Bruxelles - Liège, les points d'arrêts de Diegem et de Zaventem seront mieux desservis, ce qui profitera, moyennant une correspondance à Bruxelles, aux navetteurs de l'ensemble du pays. En ce qui concerne l'amélioration de la desserte Liège - Aix, celle-ci est conditionnée par un accord financier avec l'Allemagne. Au niveau de la ligne Liège - Welkenraedt, l'offre actuelle répond correctement à la demande.

Par ailleurs, les travaux importants d'infrastructure toujours en cours (RER autour de Bruxelles, Diabolo, réélectrification de la ligne 162, rénovation de la ligne 130...) ne permettent pas à l'heure actuelle d'apporter des adaptations conséquentes sur les lignes affectées par ces travaux.

Zo kom ik tot de vragen van de heer Luykx. De dienstregelingen worden opgesteld rekening houdend met de wens van zoveel mogelijk reizigers. Momenteel rijdt op de as Neerpelt/Mol en Hasselt/Mol een

gecadanceerde trein per uur, daar het overwegend enkelsporig karakter van deze lijn geen drukker verkeer toelaat. Op de as Neerpelt/Mol rijden er evenwel op piekmomenten enkele bijkomende treinen: een trein 's ochtends richting Antwerpen en drie treinen 's avonds richting Neerpelt. Vanuit Mol is er via de gecadanceerde verbinding een rechtstreekse halfuurverbinding met Herentals en verder naar Antwerpen.

Wat de aangehaalde problemen in de avondpiek betreft, is de ICR-relatie Brussel-Turnhout door zijn karakteristiek traject erg gevoelig voor regelmaatproblemen. Wegens de kruising van de sporen van de lijn Brussel-Antwerpen zijn de lijnen 25 en 27 richting Mechelen en Brussel enkelsporig baanvak tussen Kontich en Lier – dat is de lijn 13 – en het traject op de verzadigde spoorassen Brussel-Antwerpen en Antwerpen-Herentals. De bevoegde diensten volgen de regelmaat van de verschillende verbindingen zoals de ICR van nabij op en trachten problemen te vermijden of zo snel mogelijk te verhelpen. Dit is zeker het geval voor structurele problemen die zouden optreden. Kleine problemen elders op het net kunnen leiden tot een vertraging van de ICR bij aankomst in Herentals, waarbij de aansluiting met de IR richting Neerpelt verloren gaat.

Jammer genoeg is het vandaag niet mogelijk om bij kleine vertragingen die IR-relatie te laten wachten in Herentals, daar dit grote gevolgen zou hebben voor de regelmaat van de volgende treinen, dit wegens het enkelsporig karakter van de lijn Mol-Neerpelt met beperkte mogelijkheden tot kruising en het feit dat de trein bij aankomst in Neerpelt op acht minuten dient klaargemaakt te worden voor de terugrit richting Antwerpen. De spoorweginfrastructuur laat momenteel dus niet toe het treinaanbod uit te breiden. Enkel een nauwgezette opvolging van de regelmaat en het vermijden van problemen is een optie om de kwaliteit van het aanbod richting Noord-Limburg te optimaliseren.

Een rechtstreekse verbinding vanuit Noord-Limburg naar Brussel is nog niet aan de orde omwille van infrastructurele problemen. De enkelsporige infrastructuur tussen Neerpelt en Mol laat slechts een gecadanceerde verbinding toe. De keuze zou moeten gemaakt worden voor de bestemming Brussel of voor de bestemming Antwerpen. De betrokken spoorlijn is niet geëlektrificeerd, waardoor dus enkel materieel met dieselltractie kan ingezet worden. Er is vandaag reeds een tekort aan materieel voor het aanbieden van voldoende zitplaatsen op de huidige door het dieselmaterieel bediende relaties. Voor een bijkomende relatie zou dus bijkomend materieel nodig zijn.

We hebben wel recent, nu vrijdag, met de regering beslist om zowel M6'en als locomotieven bij aan te kopen. In het kader van de IJzeren Rijn bestudeert Infrabel de mogelijkheid om de stukken enkelsporig te ontdebellen en om de elektrificatie verder door te trekken. Dit zou op lange termijn natuurlijk wel nieuwe mogelijkheden bieden. Ik heb er daarnet ook naar verwezen dat er de bereidheid is om met een open mind de gesprekken over de IJzeren Rijn voort te zetten. Mochten er zich gelegenheden aandienen die verder gaan dan enkel en alleen maar het beperken van hinder, dan zullen ook de mogelijkheden en opportuniteiten voor de reizigers worden bekeken. Wij willen toch proberen zoveel mogelijk antwoord daarop te bieden.

Elektrificatie en een dubbel spoor zijn uiteraard zaken die daarbij mee in het gesprek kunnen worden opgenomen. Ik zal dit gesprek voeren met zowel de collega's in de regering als met de andere landen.

Daarnaast zal de NMBS zoals bepaald in artikel 10 van het beheerscontract uiterlijk in december 2011, in overleg met de DGVL, de regionale vervoersmaatschappijen en andere stakeholders, een klantgericht en geïntegreerd vervoersconcept implementeren.

Outre des contacts réguliers où les points de vue sont échangés et pris en compte dans la mesure du possible, une séance d'information particulière sur les nouveaux horaires a eu lieu avec le Comité consultatif des usagers début septembre.

Dès que les adaptations à l'offre train sont connues, les sociétés régionales des transports sont mises au courant. Les commissions provinciales des transports en commun constituent entre autres un forum où les adaptations peuvent être discutées. La SNCB est à l'écoute de sa clientèle. Ainsi, vu le grand nombre de réactions au sujet de la desserte de Bruxelles-Congrès, à partir d'hier, avant l'application du nouvel horaire, il a été décidé de réadapter l'offre à Bruxelles-Congrès et de la maintenir telle quelle.

Les plaintes adressées à la SNCB ont trait principalement aux nombres de relations durant les heures de pointe et durant les jours ouvrables ainsi qu'au nombre de gares desservies par la relation. Le tableau ci-après reprend le nombre et la nature des plaintes adressées à la SNCB Holding entre le 1^{er} novembre 2008

et le 11 décembre 2008:

- le nombre de relations durant les heures de pointe: 163;
- le nombre de relations durant les jours ouvrables: 80;
- le nombre de gares desservies par la relation: 68;
- le type de la relation: 14;
- le glissement d'horaires: 16;
- la durée de voyage: 12;
- les correspondances: 6;
- la capacité durant les heures de pointe: 2;
- la capacité générale: 1;
- autres: 2.

Au total, il y a donc eu 364 plaintes concernant les nouveaux horaires. En 2007, pour la même période, le nombre était de 1.613.

Les clients qui souhaitent faire part de leurs remarques par rapport aux nouveaux horaires peuvent s'adresser, par écrit, au service clientèle de la SNCB. Ils peuvent également poser leurs questions au call-center de la SCNB. Un numéro spécifique n'est toutefois pas mis en place. Il s'agit du numéro (02)258.28.28.

Par ailleurs, un suivi et une évaluation de la situation auront lieu dès le premier jour de la circulation des trains suivant les nouveaux horaires. Selon le cas et la faisabilité, des retouches ponctuelles peuvent être apportées dans le courant des mois de janvier et février. Pour le reste de l'année, des changements horaires importants ont traditionnellement lieu en juin et en décembre. La campagne d'information pluridisciplinaire relative à des changements a, quant à elle, commencé le 1^{er} décembre dernier, soit deux semaines avant le changement effectif.

Voor de campagne werden verschillende mediakanalen ingezet, zowel interne kanalen, waaronder dienstregelingenaffiches, brochures en affiches in de stations, als externe kanalen, zoals inlassingen in de nationale pers of in Metro. Naast de nationale pers is ook de lokale pers gebruikt, zoals De Streekkrant. Er zijn 19 verschillende mediakanalen gebruikt.

Outre les premières communications précitées, la SNCB a décidé de concentrer sa campagne de communication sur deux semaines, afin d'obtenir une couverture et une répétition optimales au moment où les changements se produiront; l'objectif étant que chaque client soit parfaitement au courant des changements qui le concernent pour le dimanche 14 et surtout le lundi 15 décembre.

Indien wij eerder zouden starten met deze campagne dan lopen wij het risico dat er minder aandacht aan zou worden besteed op het moment dat de wijzigingen zich voordoen. Daarbij is de nieuwe dienstregeling consulteerbaar via de website, www.nmbs.be, en dit sinds 7 november 2008.

Op een aantal lijnen vraagt de infrastructuurbeheerder, Infrabel, om sinds 14 december in een bijkomende buffertijd te voorzien omwille van de start van nieuwe werken. Het gaat over de volgende baanvakken: lijn 15 Herentals/Lier plus 2 minuten, lijn 16 Heist-op-den-Berg/Lier plus 2 minuten, lijn 25 Antwerpen/Brussel plus 2 minuten en lijn 162 Marloie/Luxemburg-grens plus 3 minuten. Dit betekent een bijkomende rittijd voor alle treinverbindingen die op deze baanvakken rijden. Het betreft dus hoofdzakelijk de verbindingen naar Antwerpen vanuit Brussel, de Kempen en Limburg, en de verbindingen naar Luxemburg.

Anderzijds worden op de lijn Luik/Leuven/Brussel buffertijden geschrapt omdat bepaalde werven werden beëindigd: Luik/Ans min 2 minuten, Leuven/Brussel min 3 minuten. Op deze lijn zijn er dus verbindingen waarvan de reistijd wordt versneld. Ook op de lijn 53A Mechelen/Leuven gaat er 1 minuut af. In principe zal er weinig of geen invloed zijn op de stiptheidscijfers gezien de bijkomende buffertijden moet dienen om de invloed van de werken op te vangen.

20.05 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik zal niet vragen om het volledig te herhalen maar de heer Van Biesen drong daar eigenlijk op aan. Ik zal u dat besparen.

Wat ik wel heb gemist, tenzij ik mij vergis, is de vermelding van het percentage van het aantal spoorlijnen met een verlengde reistijd.

20.06 Minister **Inge Vervotte**: Ik heb daarop geantwoord op het einde. Het percentage kunnen wij eens berekenen. Het gaat om die lijnen en alle treinen die erop zitten.

20.07 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Ik heb immers de indruk dat er ook andere lijnen zijn dan degene die u vernoemd hebt, naast de belangrijke lijn natuurlijk van Heist-op-den-Berg naar Lier en andere, waar de reistijd ook effectief verlengd is.

20.08 Minister **Inge Vervotte**: Neen, dat is de informatie die ik heb. Alle treinen die op die lijnen rijden, worden daarmee uiteraard geconfronteerd.

20.09 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse complète. Elle rappelle que les besoins sont importants et que si on peut y consacrer des moyens tout de suite au lieu de les reporter à l'année budgétaire suivante, il ne faut pas hésiter. J'ai noté avec intérêt, au-delà d'autres remarques que j'aurais à faire, l'ajustement par rapport à la gare de Bruxelles-Congrès. Je souhaitais poser une question sur ce sujet spécifique mais je vois que la réponse est arrivée avant la question.

20.10 **Peter Luykx** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik hoop dat wij in Lommel niet even lang op de IJzeren Rijn moeten wachten zoals wij op een tweede spoor moeten wachten. Blijkbaar zorgt de realisatie van bedoeld spoor voor heel wat problemen.

Ik onthoud dat u over de gevoeligheden inzake de aansluiting met Herentals zal waken. Wij hebben er echter alle baat bij om zo snel mogelijk niet alleen de IJzeren Rijn maar ook de verdere ontubbeling ter hoogte van Mol-Lommel te realiseren.

Ik zou ook de nadruk willen leggen op de belangrijke ontwikkelingen die zich, zeker op logistiek vlak, in het noorden van Limburg hebben voorgedaan. Limburg kan dus absoluut niet langer als een achtergesteld gebied blijven gelden. Alle infrastructurele inspanningen voor Limburg zijn dus dringend.

20.11 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, het is niet mijn bedoeling om in het verhaal van de IJzeren Rijn alle verbeteringen die er mogelijks zouden kunnen zijn, te laten ophopen. Indien er opportuniteiten en mogelijkheden zouden zijn, zal ik niet nalaten ze te verdedigen en mee in het plan op te nemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 **Samengevoegde vragen van**

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

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

21 **Questions jointes de**

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

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

21.01 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, bedankt voor het begrip: het is onderzoekscommissie fiscale fraude en men is daar bezig met de uiteenzetting over het dossier-Beaulieu.

De veiligheidsdienst van de NMBS Securail krijgt steeds meer oproepen. In 2004 werden er zo'n 38.337 oproepen geteld. In 2005 waren dat er al 3.000 meer en in 2007 43.141. Dat komt overeen met ongeveer 146 oproepen per dag. Op 1 september van dit jaar werd opnieuw een stijging vastgesteld van meer dan 3 tot 5%. Uit de statistieken blijkt dat meer dan de helft van de interventies gebeurt door agenten van Securail, een derde door de politie en de rest door de dienst 100.

Erkent de minister deze stijgende cijfers? Wat zijn de ideeën van de minister om hierin op te treden? Hoe zal de minister de controles opvoeren?

21.02 Katrin Jadin (MR): Monsieur le président, ma question va dans le même sens que celle de mon collègue Van Biesen.

J'ai en effet pu lire dans la presse dernièrement, lorsqu'il était question du bilan d'activité de Securail (le service en charge de la sécurité sur le réseau de la SNCB), que les interventions des agents de sécurité étaient particulièrement nombreuses cette année.

J'aurais donc voulu savoir ce qu'il en était exactement, connaître le rôle de ces agents mais aussi les moyens dont ils disposent.

Comment s'organise la collaboration de ces agents avec la police des chemins de fer?

Par ailleurs, des chiffres intéressants ressortaient de cet article, notamment en ce qui concerne les vols de métaux qui restent toujours très importants. On mentionne 401 cas en 2006, 621 en 2007. Madame la ministre qu'en est-il?

Quel dispositif comptez-vous ou avez-vous déjà mis en place pour contrer ce fléau qui, dit-on, est aussi vieux que le rail?

Enfin, ma dernière question concerne le fonctionnement du service Securail lui-même. Le cadre actuel serait de 425 agents. Ce cadre est-il suffisant? Quelle est la formation, initiale ou continue, dispensée aux agents afin qu'ils soient préparés au mieux à intervenir?

21.03 Inge Vervotte, ministre: Les services de sécurité de la SNCB Holding, le Corporate Security Service, s'occupent de coordonner les missions de service public désignées par le contrat de gestion 2008-2012, établi entre l'État et la SNCB Holding.

Une de ses missions concerne spécifiquement les activités de sécurité et de gardiennage sur le domaine ferroviaire.

De beveiligings- en bewakingsactiviteiten behoren tot de voornaamste openbardienstverplichtingen van de NMBS-Holding. De veiligheid van de reizigers en het personeel vergt een gecoördineerde aanpak van zowel de overheidsinstanties als van de drie vennootschappen van de NMBS-Groep. Die aanpak behelst maatregelen die betrekking hebben op de vaste installaties en hun inrichting, evenals op de wijze waarop het personeel wordt ingezet op de treinen.

De Corporate Security Service dient onder meer speciale aandacht te besteden aan het verhogen van de veiligheid en het veiligheidsgevoel en aan een snelle interventie in geval van problemen op het spoorwegdomein in het algemeen en meer specifiek in de stations en in de treinen. Ze krijgt daarvoor ook bepaalde instrumenten ter beschikking, zoals een geactualiseerde wetgeving met betrekking tot de spoorwepolitie en een specifieke wetgeving met betrekking tot de administratieve sancties, wat wordt uitgewerkt bij Binnenlandse Zaken.

De NMBS-Holding dient voor de beveiligings- en bewakingsactiviteiten de concrete maatregelen tegen eind 2008 op te nemen in een strategisch beleidsplan.

La collaboration avec la police des chemins de fer est également prévue dans le contrat de gestion avec la SNCB Holding. Le plan stratégique de sécurité de la SNCB Holding prévoit l'établissement de protocoles d'accords opérationnels entre le Corporate Security Service et la police des chemins de fer.

Het strategisch beleidsplan ligt momenteel bij mij en bij de DGBL ter studie.

Les agents Securail disposent de compétences propres qui leur sont accordées en vertu de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, plus spécifiquement via le nouveau chapitre 3bis. En vertu de ce dernier, ils sont habilités à être munis d'un spray et de menottes. Dans des cas spécifiques, ils peuvent contrôler l'identité. Ils sont uniquement autorisés à utiliser ces moyens en attendant l'arrivée sur

place de la police. En outre, les agents de sécurité peuvent refuser aux personnes qui ne sont pas en possession d'un titre de transport valable l'accès à la zone instituée et clairement délimitée par la société publique des transports en commun, dans laquelle la possession d'un titre de transport est exigée.

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

Une épreuve de recrutement a eu lieu au mois de novembre. Les lauréats seront engagés au mois de janvier 2009. Avant l'engagement, ils suivent une procédure de sélection et une formation afin de devenir agent de gardiennage et, ensuite, agent de sécurité. Une fois ces formations réussies, ils obtiennent leur carte d'identification et doivent poursuivre une formation continue afin de pouvoir la conserver.

In 2007 ontving de NMBS Holding van de Staat een compensatie voor de kosten van het personeel dat men speciaal heeft moeten aanwerven en opleiden voor het uitvoeren van veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen, 9,4 miljoen euro. Bij die toelage wordt vanaf 2008 een extra bijdrage van 10 miljoen euro gevoegd. De cijfers van het aantal oproepen bij het Security Operations Center zijn de laatste vijf jaar als volgt geëvolueerd: in 2003 bedroeg het aantal oproepen 23.558. Dat was een stijging van 30,19% ten opzichte van het vorige jaar. In 2004 waren er 38.377 oproepen, wat een stijging was van 62,90%. In 2005 waren er 41.394 oproepen, wat een stijging was van 7,86%. In 2006 waren er 42.058, een stijging van 1,60%. In 2007 waren er 43.141, een stijging van 2,58%. In 2008 waren er 45.836, een stijging van 6,25%.

Les vols de métaux sont une problématique particulière car sociétale, nécessitant la mise en place d'une politique intégrée. À cette fin, un nouveau groupe de travail a été créé afin d'implémenter des mesures préventives, proactives, curatives et répressives. Certaines ont déjà été mises en place comme l'installation de clôtures pour protéger les parcs à bobines, des actions ciblées des agents Securail et le renforcement des rondes de nuit.

21.04 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord. Ik zal het rustig bekijken. Indien nodig, zullen we er nog op terugkomen.

21.05 Katrin Jadin (MR): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre qui nous donne toujours des réponses fort complètes et intéressantes. Je me réjouis donc, madame la ministre, de pouvoir relire votre réponse. Cela dit, inutile de dire, que selon moi, l'application des mesures que vous venez d'énoncer est une bonne chose.

Pour ma part, si j'ai déposé une question, c'est parce que l'article est paru de façon concomitante avec les incidents qui ont eu lieu en France et à l'occasion desquels de nombreux actes de vandalisme ont été commis, actes de vandalismes qui ont d'ailleurs eu de très graves conséquences. Il me semble donc que nous devons nous intéresser à la question, mais je constate que le dossier est dans de bonnes mains.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

22 Samengevoegde vragen van

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

22 Questions jointes de

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

22.01 Bruno Tuybens (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in uw beleidsnota stelt u, terecht, dat het openbaar karakter van de overheidsbedrijven vereist dat zij op een voorbeeldige wijze beheerd worden op het gebied van transparantie bij beslissingsprocedures, benoeming van beheerders en

salarisbeleid.

Volgens Belgacom zelf zou een akkoord bereikt zijn met de heer Bellens over diens contractvoorwaarden. Dit maakt het bedrijf zelf bekend zonder precieze details te geven. Op 27 november werden op de raad van bestuur van Belgacom de nieuwe voorwaarden bekrachtigd. Ik heb twee korte vragen voor u.

Ten eerste, wat zijn de details van het akkoord omtrent het contract tussen het bedrijf en haar CEO qua salaris en qua andere aspecten van bezoldiging?

Ten tweede, heeft de regering haar toestemming verleend over deze contractvoorwaarden? Wat is uw standpunt ter zake? Zijn de voorwaarden volledig naar geest en letter conform met de eerder genomen beslissing van de regering om loon en ontslagvergoeding van de heer Bellens aan een limiet te onderwerpen?

22.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous ai déjà interpellée quant à l'éthique salariale de l'entreprise publique qu'est Belgacom.

Le conseil d'administration de cette société et M. Bellens sont parvenus à un accord le jeudi 27 novembre 2008. Cet accord a trait aux conditions du contrat de M. Bellens. Le gouvernement a – me semble-il – confirmé cet accord la semaine passée en prenant un arrêté royal relatif au renouvellement du mandat de M. Bellens en sa qualité d'administrateur délégué de la société pour une période de six ans.

Madame la ministre, quelle est la nature de l'accord intervenu entre M. Bellens et Belgacom? De quel salaire et de quels avantages ce dernier devrait-il bénéficier?

Le gouvernement a-t-il effectivement donné son fiat à cet accord interne de Belgacom? Confirme-t-il le mandat de M. Bellens?

Estimez-vous que les relations se sont améliorées entre les membres du conseil d'administration de Belgacom et M. Bellens?

22.03 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, het contract tussen de raad van bestuur van Belgacom en de heer Bellens, voorziet in een salaris van 910.278 euro per jaar inclusief vakantiegeld en dertiende maand.

Daarenboven zal er elk jaar een bonus variabele verloning worden toegekend in functie van de resultaten van de onderneming. Indien de doelstellingen – een gedeelte globale doelstellingen voor de onderneming en een gedeelte individuele doelstellingen – voor 100% bereikt worden, zal de bonus 70% van het basissalaris bedragen. De maximale bonus kan 105% van het basissalaris bedragen.

Daarnaast zullen aan de gedelegeerd bestuurder ook langetermijnpremies in de vorm van opties worden toegekend, volgens de prestaties. De premie bedraagt 60% van het basissalaris.

Dat brengt de totale rechtstreekse bezoldiging op 1.917.778 euro, uiteraard indien de doelstellingen voor 100% bereikt worden.

Belangrijk om weten is dat dit tot stand gekomen is op basis van een benchmarking, die gebeurd is ten opzichte van gelijkaardige ondernemingen en dan ook nog eens gevalideerd. De raad van bestuur heeft namelijk de opdracht gegeven aan een consultantbureau om dat te ondernemen. Nadien werd dat door een ander consultancybureau opnieuw bekeken om na te gaan of het al dan niet realistisch was, en het tweede bureau heeft dat bevestigd. Het is dus gebaseerd op twee consultancybureaus.

Zoals ik altijd al heb gezegd, er moet een goed evenwicht gevonden worden. De lonen mogen niet exuberant zijn, maar we moeten uiteraard wel vergelijken met gelijkaardige ondernemingen. Laten wij ook niet vergeten dat – dat is trouwens ook in de overweging van de consultant aan bod gekomen – Belgacom een beursgenoteerd bedrijf is, wat zwaar doorweegt. Het is van een andere waarde dan een niet-beursgenoteerd bedrijf. Er werd ook wel in overweging genomen dat Belgacom minder buitenlandse activiteiten telt dan een gemiddelde beursgenoteerde onderneming, waarvoor er minpunten zijn afgetrokken. Daarmee draag ik maar een aantal elementen aan.

Het contract geldt voor een vaste termijn van zes jaar, ingaand op 1 maart 2009. Bij het aflopen van die termijn is aan de heer Bellens geen enkele vergoeding verschuldigd, voor zover een opzeg gegeven wordt zes maanden voor het verstrijken van die termijn. Bij laattijdige opzeg of gebreke aan opzeg is een vergoeding verschuldigd van een half jaar salaris, beperkt tot het basissalaris plus vakantiegeld en dertiende maand, of dus een vergoeding van 455.139 euro, dus enkel het vast en niet het variabel gedeelte.

Het contract bepaalt ook dat de maximum vergoeding in geval van ontslag tijdens een periode van de zes jaar, de fameuze golden parachute, gelijk is aan één jaar salaris. Het is belangrijk om te weten dat het daarbij opnieuw enkel gaat om het vast gedeelte van het loon, dus 910.278 euro, en niet om het variabel gedeelte.

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

Een akkoord over voormelde voorwaarden werd bereikt tussen de raad van bestuur, Belgacom en de heer Bellens. De heer Bellens en de raad van bestuur zijn ook over nieuwe functioneringsregels overeengekomen. Zij moeten de functionering verder optimaliseren.

De regering heeft akte genomen van dit akkoord en heeft een koninklijk besluit houdende de benoeming van de gedelegeerd-bestuurder van Belgacom op de Ministerraad van 11 december 2008 goedgekeurd. Zulks gebeurde in de geest van een door de regering voorheen getroffen beslissing.

22.04 Bruno Tuybens (sp.a+VI.Pro): Mevrouw de minister, inzake de bonus antwoordt u, indien ik het goed heb begrepen, dat de heer Bellens een bonus met een minimum van 70% en een maximum van 105% van het basissalaris zou verwerven.

22.05 Minister Inge Vervotte: Nee, indien de doelstellingen voor 100% worden bereikt, zal de bonus 70% van het basisbedrag bedragen. De maximumbonus kan 105% van het bedrag van het basissalaris bedragen.

22.06 Bruno Tuybens (sp.a+VI.Pro): Is dat geen tegenspraak? Als hij een score van 100% behaalt, kan hij een bonus van maximum 70% van zijn vast salaris krijgen. Niettemin is er een maximum van 105%.

22.07 Minister Inge Vervotte: Dat is ingeval de doelstellingen nog hoger zijn. Werden de doelstellingen die werden bepaald, voor 100% behaald, dan krijgt hij 70%. Indien meer dan de doelstellingen wordt behaald, kan er tot maximum 105% worden gegaan.

22.08 Bruno Tuybens (sp.a+VI.Pro): Dat wou ik toch even correct horen.

Voor mijn commentaar kom ik terug op de uitspraken van onder meer de eerste minister, waarin werd gesteld dat aanvankelijk een maximumbrutosalaris van 1,7 miljoen euro werd beoogd. Ik merk nu dat het – nogmaals: indien alle doelstellingen 100% werden bereikt – om een bedrag van ruim 1,9 miljoen euro gaat. Dat ligt toch een stuk hoger.

Bovendien heb ik weet van het feit dat er met consultancybureaus werd gewerkt. Alleen is de vraag of er ten opzichte van andere overheidsbedrijven ook voldoende – gezien de cijfers vermoed ik van niet – benchmarking-oefeningen hebben plaatsgevonden. Immers, u weet wellicht beter dan ik dat de CEO's van andere overheidsbedrijven in België tegenwoordig een ruim lagere bezoldiging ontvangen.

Ik ga er dus van uit dat de benchmarking voornamelijk, zoniet uitsluitend, op telecom- of IT-bedrijven in Europa werd gebaseerd.

Ik neem aan dat de oefening effectief correct is verlopen. Ik heb ook geen enkele reden om eraan te twijfelen dat de raad van bestuur ter zake effectief zijn werk heeft gedaan. Ik had van de regering echter een krachtiger signaal verwacht dan alleen maar een akteneming.

Natuurlijk, wanneer er ruimte is tussen 1,7 en 1,9 miljoen euro, is het vanzelfsprekend dat de regering kan kiezen.

22.09 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je n'ai pas été secrétaire d'État aux Entreprises publiques comme M. Tuybens que j'apprécie beaucoup et dont je partage de nombreux points de vue. Je serai plus dur que lui. En guise d'introduction, j'ai parlé d'une éthique salariale, d'une tension salariale au sein des entreprises publiques. Je suis choqué par les chiffres cités.

Je ne suis pas naïf. On ne peut, certes, pas rétribuer un directeur de Belgacom comme un directeur d'école ou un directeur d'hôpital, qui exercent également des fonctions essentielles dans la société. J'ai l'impression que le gouvernement n'a pas pris en compte toutes les conséquences de la crise financière. Les chiffres mentionnés donnent le vertige. De petites limitations ont, bien entendu, été fixées: le parachute doré est moins impressionnant que celui dont bénéficiait M. Bellens dans son précédent contrat.

En ma qualité de citoyen, je me demande ce que l'on peut faire avec cet argent en gagnant plus d'un million d'euros par an. J'estime que le gouvernement n'est pas conséquent dans les signaux qu'il donne et dans l'exemple qu'il devrait donner. Je tenais à le signaler.

Si je ne m'abuse, vous n'avez pas répondu à ma dernière question, visant à savoir en quoi cette négociation salariale et le nouveau contrat de M. Bellens étaient censés voir une amélioration du management de l'entreprise publique, qui se caractérisait en fin du mandat précédent de M. Bellens par des désaccords profonds entre le conseil d'administration et le Chief Executive Officer de l'entreprise. Aucune entreprise ne peut assumer cette situation durablement sans connaître des problèmes de gestion!

Excusez-moi si je n'ai pas capté votre réponse sur le dernier sujet, mais l'essentiel, c'est que je suis choqué par le chiffre que j'ai entendu!

22.10 **Minister Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik zou toch graag reageren. Als er een dossier is waarin de regering daadkrachtig is opgetreden, is het wel dit. De regering heeft zich vooral bemoeid op het moment dat moest worden beslist over de verlenging van het contract van de heer Bellens, door zich achter het voorstel van de raad van bestuur te scharen. Wij hebben dat uiteraard zeer nauw opgevolgd. Wij hebben gezegd dat indien de heer Bellens zich niet aan de voorwaarden met betrekking tot de verloning en dies meer hield, wij niet tot een verlenging zouden overgaan. De regering heeft dus meer gedaan dan akte genomen, want wij hebben gezegd dat dit voor ons een essentiële voorwaarde was om al dan niet met de heer Bellens verder te kunnen werken. Dat proces werd heel goed opgevolgd.

Het is wel zo dat op het moment van de weging er een mix is gebeurd van ondernemingen met betrekking tot ten eerste, beursgenoteerde bedrijven, ten tweede, gelijkaardige telecombedrijven met betrekking tot het aantal personeelsleden, het kapitaal, u kent de paramaters, en ten derde, met overheidsbedrijven. Dat is een mix geweest van de verschillende elementen samen.

Er is een reductie gebeurd, omdat Belgacom minder buitenlandse activiteiten had en ook omdat Belgacom een overheidsbedrijf is. Daarom moeten ook andere parameters dan alleen de marktconformiteit worden gehanteerd.

Ik denk dat wij in dit dossier toch een objectiviteit hebben nagestreefd, waarbij duidelijke richtlijnen werden gegeven. Die zouden ook zijn gegeven als wij niet verder hadden gewerkt met de heer Bellens, of indien de heer Bellens zou hebben beslist om niet meer met de onderneming samen te werken. Dan zouden wij ook iemand moeten hebben gevonden. Dit is telkens ons uitgangspunt geweest: aan welke loon- en arbeidsvoorwaarden zullen wij mensen vinden als de heer Bellens niet meer met de onderneming verder wenste te werken?

Dat is dus op een objectieve basis gebeurd. In de mix werd met verschillende elementen rekening gehouden. Dat is ook gevalideerd door twee consultancybureaus.

Ik denk dus dat de regering in deze duidelijke krijtlijnen en richtlijnen heeft vooropgesteld. De raad van bestuur, die daarin verantwoordelijkheid draagt, heeft daaraan ook uitvoering gegeven.

Met betrekking tot de functioneringselementen heb ik geantwoord dat het evident is. Tijdens de onderhandeling met betrekking tot de contractuele voorwaarden van de heer Bellens, waarbij wij ons hadden geschaard achter zijn voorstel, was er gevraagd om bijkomend te onderhandelen over een betere samenwerking tussen de raad van bestuur en de heer Bellens. Dat is ook opgenomen. Er is in het contract ook een aantal functioneringsregels opgenomen.

De raad van bestuur heeft kunnen voldoen aan alle gevraagde voorwaarden, wat heeft geleid tot de formele beslissing van de Ministerraad van vorige week.

22.11 Bruno Tuybens (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het komt inderdaad niet zo vaak voor dat we kunnen zeggen dat de regering in een dossier heel daadkrachtig heeft gewerkt. Laat ons hopen dat dit in deze het geval is geweest. Dergelijke dossiers zijn op een hand te tellen.

U hoeft het volgende niet persoonlijk op te nemen. Ik denk dat u zich vergist op het vlak van de weging van de overheidsbedrijven, die daarin is opgenomen. Ik betwist niet dat er een weging of een benchmarking is gebeurd op basis van de BEL 20-ondernemingen en van IT-telecombedrijven.

Ik betwist echter wel dat er ook een benchmarking heeft plaatsgevonden inzake de overheidsbedrijven. Indien er toch een benchmarking met de overheidsbedrijven zou zijn geweest, zoals u daarnet in uw antwoord hebt aangegeven, denk ik dat die heel dicht bij nul zal hebben gelegen. Dat is mijn stelling daaromtrent.

U moet dit eens nakijken. Er is volgens mij effectief een weging gegeven aan IT-telecombedrijven en aan BEL 20-ondernemingen, maar inzake overheidsbedrijven moet de weging ofwel 0 ofwel bijzonder laag zijn geweest.

U spreekt terecht over de functieprestaties. Ik hoop dat er in dat geval ook werd gekeken naar de diverse vragen van de stakeholders, met name of de aspecten inzake sociaal overleg, personeelstevredenheid en consumententevredenheid mee worden opgenomen wanneer het gaat over de functieprestaties waaraan de CEO, en trouwens ook de andere leden van het directiecomité, moeten voldoen.

22.12 Minister Inge Vervotte: Omdat ik niet wil dat er misverstanden zijn – en ik ken het dossier heel goed – is er een weging gemaakt op basis van gelijkaardige beursgenoteerde telecombedrijven. Er is een aftrek gedaan. We hebben gezegd dat men niet hoger mag gaan dan mediaan, tussen dat gedeelte moest het zitten. Daarvan is dan nog eens een gedeelte afgetrokken omwille van het feit dat het een overheidsbedrijf was en omwille van het feit dat men minder buitenlandse activiteiten had. Er zijn dus twee reducties gedaan.

22.13 Bruno Tuybens (sp.a+VI.Pro): het feit dat Belgacom vergeleken is met andere overheidsbedrijven.

22.14 Minister Inge Vervotte: Neen, in de analyse van het rapport met betrekking tot de consultants heeft men gesteld dat dit een benchmarking is. Men heeft bekeken welke elementen in rekening moesten worden gebracht. Er is dus om die twee redenen een reductie uitgevoerd. Die laatste elementen kan ik bevestigen. Onder andere personeelstevredenheid en klantentevredenheid zijn mee opgenomen in de parameters.

22.15 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je souhaiterais encore ajouter ceci. Personnellement, je ne trouve pas l'action du gouvernement aussi puissante que vous la décrivez. Nous nous sommes mis en position de faiblesse en attendant le dernier moment pour décider du renouvellement ou non de M. Bellens. J'ai posé plusieurs questions alors que les délais étaient connus. On a dû négocier au pied du mur.

Nous avons obtenu une certaine modération salariale mais celle-ci est très relative et, surtout – comme le disait M. Tuybens – dans le cadre d'une entreprise publique qui en l'occurrence, sur la question du salaire de son CEO, n'en a que le nom. Comment, dans ce cadre, expliquer aux travailleurs qui sont sur le terrain qu'ils ne bénéficient pas de progression salariale, y compris dans des proportions bien moindres.

Quant à ma troisième question relative aux relations entre conseil d'administration et le CEO, j'ai entendu votre réponse assez courte à ce sujet. Il y a en tout cas une préoccupation de la part du gouvernement que je partage. Je reviendrai dans les prochains mois vers vous à ce propos, car les échanges de "noms d'oiseaux" que nous avons entendus entre M. Bellens et les membres de son conseil d'administration à Belgacom à la fin de son premier mandat ne dénotent pas d'une culture d'entreprise et d'une bonne gestion. Cela doit vous préoccuper!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22.16 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, ik heb nog twee vragen op de agenda staan. Ik stel voor dat mijn schriftelijke tekst in het verslag wordt opgenomen samen met het antwoord van de minister.

De **voorzitter**: Dat is onmogelijk.

22.17 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Dan zet ik ze om in schriftelijke vragen.

La réunion publique de commission est levée à 17.14 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.14 uur.