

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 16 FEBRUARI 2009

Namiddag

---

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

du

LUNDI 16 FEVRIER 2009

Après-midi

---

La séance est ouverte à 14.20 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Le **président**: Chers collègues, la commission prendra fin à 17.15 heures. Nous nous arrêterons là où nous serons arrivés. C'est une séance marathon puisqu'il y a 83 questions au programme mais certaines sont retirées ou seront transformées en question écrite, ce qui est le cas de la première, la question n° 10364 de Mme Sabien Lahaye-Battheu.

**01** Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station Mechelen-Nekkerspoel" (nr. 10460)

**01** Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Malines-Nekkerspoel" (n° 10460)

**01.01** Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen heel kort en bondig te zijn.

Mijn vraag gaat over het station Mechelen-Nekkerspoel. Het gebouw werd blijkbaar in 1997 verkocht en sindsdien moet de reizigers zich behelpen met twee containers, één voor de ticketverkoop en één voor de sanitaire voorzieningen. Aanvankelijk had de NMBS de bedoeling om een nieuw stationsgebouw te bouwen, maar momenteel zou men blijkbaar toch overwegen om het oude stationsgebouw opnieuw in dienst te nemen en eventueel terug te kopen.

Daarover heb ik een aantal heel concrete vragen, mijnheer de minister.

Ten eerste, is er reeds duidelijkheid over de plannen van de NMBS inzake het station van Mechelen-Nekkerspoel?

Ten tweede, wat was destijds de verkoopprijs van het station? Wat is de vermoedelijke vraagprijs, mocht de NMBS opnieuw interesse hebben om het gebouw terug te kopen?

Ten derde, wanneer wordt hierover een beslissing verwacht?

Ten vierde, wanneer zal het vernieuwde of nieuwe station gebruiksklaar kunnen zijn?

Ten vijfde, wordt er gezocht naar een partnership voor een eventuele heringebruikneming van het oude station? Wie zijn dan de mogelijke partners daarin?

Tot slot, wordt er ook voorzien in meer ruimte voor fietsstallingen aan het station? Wat is de timing daarvoor?

**01.02** Minister **Steven Vanackere**: Collega, u stelt mij zes vragen. Ik zal u zes antwoorden geven.

Ten eerste, de NMBS-Holding onderzoekt op dit ogenblik wat de meest aangewezen oplossing is om het

onthaal van reizigers te Mechelen-Nekkerspoel drastisch te verbeteren. Het is juist dat de aankoop van het stationsgebouw een van de opties is.

Ten tweede moet ik u vertellen dat het stationsgebouw in 1999 is verkocht voor een bedrag van 252.851,40 euro.

Er heeft nadien een relatief grondige renovatie plaatsgevonden. Volgens mijn informatie bedraagt de vraagprijs vandaag 1.950.000 euro.

Een definitieve beslissing over een mogelijke aankoop van het stationsgebouw zal pas worden genomen nadat is uitgemaakt of de aankoop voor de reizigers de beste optie is en natuurlijk ook op voorwaarde dat met de verkoper een akkoord over de koopsom kan worden bereikt.

Als op korte termijn zou worden beslist om het stationsgebouw aan te kopen, kan het hernieuwde en heringerichte station in 2012 klaar zijn. Indien het voormalige stationsgebouw wordt aangekocht, zal er wel degelijk plaats zijn voor andere, commerciële en niet-commerciële diensten en functies binnen voornoemd gebouw. Daartoe zullen inderdaad partners – zowel privé- als publieke partners – worden gezocht.

Wat betreft de fietsstallingen, er bevindt zich momenteel een fietsenstalling voor 227 fietsen. Het is de bedoeling genoemde fietsenstalling tot een capaciteit van 350 fietsen uit te breiden. De uitvoering van de desbetreffende werken is tussen 2011 en 2013 gepland.

**01.03 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel concrete antwoorden.

Er is wel een groot verschil tussen de verkoopprijs destijds en de mogelijke aankoopprijs. Ik hoop dat het waardeverschil inderdaad door de gedane investeringen te verantwoorden is. U zal ter zake waarschijnlijk wel heel waakzaam zijn en erop letten dat wij niet te veel betalen.

Indien het gebouw echter heel functioneel is en door de werken een dergelijke meerwaarde heeft gekregen, is de aankoop ervan inderdaad misschien een goede oplossing.

Het is in ieder geval heel belangrijk dat er voor bedoeld station een goede oplossing komt, zodat het gebruiksvriendelijker kan worden gemaakt, zoals dat met vele, andere stations gebeurt.

Wij kijken in ieder geval uit naar de definitieve beslissing die ter zake zal worden genomen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**02 Vraag van mevrouw Maya Detiège aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de reorganisatie bij De Post" (nr. 10492)**

**02 Question de Mme Maya Detiège au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la réorganisation à La Poste" (n° 10492)**

**02.01 Maya Detiège** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag dateert al van een tijdje terug, maar ik denk dat ze nog altijd even geldig is als een paar weken geleden. Ik wou deze vraag over de postkantoren en de herziening van het systeem eerst aan uw voorganger, mevrouw Vervotte, stellen.

Heel veel filialen moeten soms terecht een herziening krijgen. Het gaat in mijn vraag specifiek over de postkantoren op Luchtbal, in Ekeren en Merksem. Uw voorgangster was van plan om die kantoren te sluiten en in de plaats PostPunten, zegelwinkels en e-shops op te richten.

Ik begrijp de logica om een herstructurering te doen om een aantal redenen. Voor de regio Antwerpen-Noord rijst echter een probleem. U weet ook dat Antwerpen een havenstad is. Zeker in het postkantoor op Luchtbal is er heel veel trafiek van grote pakketten en vele andere zaken dan ook de gewone post. Het verbaast mij een beetje dat uw voorgangster het postkantoor in de regio Antwerpen-Noord wou sluiten.

Er zijn ook werken aan de Noorderlaan in verband met de Oosterweelverbinding. Ik denk dat dit de eerstvolgende jaren echt wel een probleem zal geven. De haven van Antwerpen, maar ook bedrijven,

winkels en bewoners van de regio Noord zijn echt niet gebaat met kleinere postpunten waar men alleen voor kleine verrichtingen van maximum 300 euro terecht kan.

Het is niet voor niets dat de stad Antwerpen in het verleden een speciaal wijkkantoor op Luchtbal had opgericht. Het kantoor was precies bedoeld om al die speciale verrichtingen te doen, maar ook om de mensen in die regio een goede dienstverlening te geven en het systeem te vergemakkelijken. Als men de kantoren op Luchtbal, in Ekeren en Merksem zou sluiten, zijn al de mensen die naar die filialen gaan, verplicht om naar het centrum van de stad te gaan.

Als het gaat over de dreigende sluiting van specifiek het postkantoor Antwerpen 3, dan moeten de klanten die daar een postrekening hebben nu al naar een printautomaat gaan om hun uittreksels op te vragen. Heel veel mensen moeten met bus of tram naar het postkantoor in het centrum van de stad gaan indien zij meer informatie willen dan zij nu kunnen krijgen.

Minder mobiele mensen zouden een affiche aan hun raam kunnen hangen waarmee zij de postbode te kennen geven dat zij een beroep willen doen op de service. Op zich is dat allemaal heel mooi, maar in de praktijk gaat het anders. Ik weet niet of u ooit al op Luchtbal bent geweest? Dat is een sociale woonwijk en het merendeel van de bevolking bestaat uit oudere mensen. Ik ben zelf indertijd naar de stad verhuisd omdat de sociale mix toen nog niet belangrijk was en mensen met een hoger inkomen verplicht waren uit de sociale woonwijken weg te trekken. Heel veel mensen die het minder goed hadden zijn daar moeten blijven. Voor hen is het transport naar de stad sowieso al een financiële drempel. Bovendien zijn heel veel mensen minder mobiel. Ik vind dat men echt wel aandacht moet besteden aan die bevolkingsgroep.

Kortom, zowel de bewoners als de bedrijven zijn echt niet gelukkig met de beslissing van een eventuele sluiting van de postkantoren in die regio Antwerpen-Noord. Ik herhaal dat ik begrijp dat de rendabiliteit van een bedrijf zoals De Post enorm belangrijk is maar ik heb mijn twijfels of dit de goede aanpak is, zeker als het gaat om de filialen die ik heb genoemd.

Vandaar mijn vraag: gaat u de lijn volgen van uw voorganger, mevrouw Vervotte, of ziet u in dat die specifieke postkantoren effectief een meerwaarde bieden en dat er voor die mensen en voor de bedrijven in de haven een postkantoor moet blijven? Ik dank u voor uw antwoord.

**02.02** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, ik heb heel veel begrip voor deze vraag. Ik wil er ook op wijzen dat wij dit gesprek, over iets dat de moeite waard is om te analyseren, theoretisch voor het jaar 2008 over ongeveer 217 postkantoren zouden kunnen hebben. Dat is namelijk het aantal postkantoren dat in het jaar 2008 gesloten werd. Daarmee zaten wij einde 2008 met de situatie dat er nog 796 postkantoren in België open zijn. U weet dat het plan dat moet toelaten dat De Post een bedrijf wordt dat stand kan houden ten opzichte van de rest van de competitieve wereld veronderstelt dat wij naar ongeveer 650 postkantoren gaan.

Op uw vraag of ik de lijn van mijn voorgangers ga voortzetten, begin ik met ja te antwoorden. Tegelijkertijd zult u ook het volgende merken in verband met het uitvoeren van die lijn. Gelukkig maar, als men ziet dat er in 2008 217 kantoren gesloten zijn. Nog 140 kantoren moeten gesloten worden. Dat wil zeggen dat het tempo waarbinnen men bepaalde kantoren dient te sluiten langzaam tot een vorm van maturiteit komt.

Een ander belangrijk accent, dat ook hier terugkomt, is dat dit niet blindelings gebeurt en dat het steeds gebeurt met de logica waarbij men minstens probeert om een PostPunt te openen. Aan de hand van het hele concrete geval zal ik u ook hier kunnen aantonen dat er gelijktijdig met het sluiten van postkantoren ook PostPunten worden geopend.

Mevrouw Detiège, ik ben dankbaar dat u zelf de context schetst en zegt dat u dat bedrijf niet in een onrendabiliteit wilt steken. Uiteraard, elke keuze om te komen tot een sluiting is gebaseerd op analyses van frequentatie en gebruik, die maken dat, dit is uiteraard in het belang van De Post zelf, die kantoren die het best functioneren of die het meeste cliënteel naar zich toetrekken uiteraard niet gesloten worden. Het omgekeerde denken zou veronderstellen dat de directie van De Post en de aandeelhouders van De Post op een niet-verstandige manier te werk gaan.

Ik wil toch nog een aantal dingen toevoegen. Er zijn natuurlijk verschillende factoren die ertoe bijdragen dat De Post haar verkoopnetwerkstrategie evalueert en aanpast. Die liggen zowel op het vlak van de behoeften en verwachtingen van de burgers en de postklanten als op het vlak van de economische factoren, zoals

onder meer de liberalisering van de postmarkt en de dalende postvolumes. Men mag niet vergeten dat het postkantorennetwerk van De Post vandaag nog steeds verlieslatend is.

Wij streven met De Post ook naar een grotere toegankelijkheid van de diensten, door bijvoorbeeld de langere openingsuren die de PostPunten meestal aanbieden in vergelijking met de vroegere postkantoren, maar ook door andere contactkanalen zoals de meer dan 5000 zegelwinkels of de mogelijkheid om via internet verrichtingen te doen.

De meest zichtbare component van deze nieuwe strategie is natuurlijk het doorvoeren van een grondige herstructurering en modernisering van het verkoopnetwerk teneinde de continuïteit van een toegankelijke postdienst aan iedereen te verzekeren, met onder meer de vervanging van postkantoren door PostPunten.

Wat concreet Antwerpen Noord betreft, zowel Luchtbal, Ekeren als Merksem, wordt mij door De Post bevestigd dat alleen het kantoor Antwerpen Luchtbal zal worden gesloten. Anders dan u misschien veronderstelde is het niet de bedoeling om de kantoren Ekeren en Merksem te sluiten. Er is ook al een PostPunt actief in Luchtbal, meer bepaald in de dagbladhandel gelegen in de Bostonstraat, nummer 56. Het moet de bedoeling zijn dat dit zoveel mogelijk de dienstverlening voor die bewoners van Antwerpen Noord zal vrijwaren.

Bedrijven beschikken over een aantal specifieke diensten zoals de ophaling van briefwisseling ten huize of frankeermachines om aan hun specifieke noden te beantwoorden.

Tot slot verwees u in uw vraag ook naar de dienst AUB postbode. Dat is inderdaad bedoeld als alternatief voor minder mobiele mensen. Ik bevestig dat er tijd voorzien is in de dagtaak van de postbode om op vragen hieromtrent te kunnen ingaan.

**02.03 Maya Detiège (sp.a):** Mijnheer de minister, dank u voor uw duidelijk antwoord. U hebt ook met betrekking tot de postkantoren al specifiek gezegd wat u wilt doen. Het gaat dus om het sluiten van het kantoor in Luchtbal en het openhouden van de kantoren in Merksem en Ekeren. Ik ben opgegroeid in die buurt en ik ben voorzitter van Luchtbal zelf. Wij hebben heel veel netwerken in heel die wijk. Er wonen een 4.000 mensen. Al die mensen zeggen dat er inderdaad een PostPunt is in de Bostonstraat maar zij zijn er niet tevreden over. Er moet dus toch iets schorten aan het systeem. De mensen van Ekeren en Merksem denken er net hetzelfde over. Zij denken dat zij ook met een sluiting zullen te maken krijgen.

Specifiek over de mensen van Luchtbal, ik weet niet of u er ooit een rommelmarkt hebt meegemaakt maar als politicus moet men een aantal dingen doen. Een van de activiteiten daar is de rommelmarkt. Ik heb die ook in andere wijken meegemaakt. Men ziet daar mensen geen dingen kopen maar het op het einde uit de vuilnisbak halen. Om maar te zeggen, dat is een heel arme buurt. Als men postkantoren sluit, neemt men soms een heel sociaal netwerk weg uit buurten. Ik begrijp de logica, er moeten er 140 sluiten. Men moet daarmee opletten. Men moet er ook rekening mee houden dat men in een havengebied zit want dat is vlak aan de Noorderlaan. Zelfs al moet men voor de rendabiliteit een bepaald aantal pakketten per dag halen, toch moet men hiermee opletten. Uiteindelijk is dit immers het postkantoor in de buurt van de haven. Vandaar dat ik dit vandaag wil benadrukken. Ik zou het zeer sterk op prijs stellen als u dit zou willen herzien. U zou met de mensen van De Post – ik wil mij zelf gerust engageren om eens mee te kijken – moeten bekijken wat de mogelijke oplossingen kunnen zijn voor de buurtbewoners. Nu zijn de mensen daar echt wel misnoegd.

**02.04 Minister Steven Vanackere:** Mevrouw Detiège, u vroeg mij tot tweemaal toe of ik er ooit geweest ben. Dat noopt mij ertoe te bekennen dat ik er ooit verdwaald ben. Ik heb er jammer genoeg nooit een markt meegemaakt maar ik ben er wel eens verdwaald.

Ik hoor u spreken over een zekere ontevredenheid over het bestaande PostPunt. Ik wil veronderstellen dat het u niet moeilijk zal vallen om de redenen van ontevredenheid aan mijn kabinet bekend te maken. In zeker opzicht zijn PostPunten, bijvoorbeeld door hun langere openingsuren, in termen van beschikbaarheid oplossingen die een vergelijking kunnen doorstaan. Maar mocht er ontevredenheid zijn over een bepaald PostPunt dan ben ik wel geïnteresseerd om dat te weten te komen. Het zou mij een plezier doen om daarover wat meer te vernemen.

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

**03** Vraag van de heer **Stefaan Van Hecke** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 10569)

**03** Question de M. **Stefaan Van Hecke** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 10569)

**03.01** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, onlangs raakte bekend dat het Raadgevend Comité van de Gebruikers al bijna een jaar stil ligt. Het adviesorgaan kampt blijkbaar vooral met een gebrek aan middelen en mankracht. Het comité klaagt eigenlijk ook al jaren over een gebrek aan middelen om zijn taak naar behoren te kunnen vervullen. Noodgedwongen draait het gebruikerscomité voornamelijk op de inzet van vrijwilligers. De voorzitter van het Raadgevend comité heeft enkele weken geleden aan de alarmbel getrokken, ook al omdat een onderhoud met uw kabinet blijkbaar geen concreet resultaat zou hebben opgeleverd.

Intussen blijkt het laatste advies van het Raadgevend comité te dateren van april 2008, als ik mij niet vergis. Nochtans, en dat is heel belangrijk, werd het Raadgevend comité precies opgericht om ook de stem van de gebruikers te laten horen. Advisering in dezen is dan ook heel belangrijk. Daarom heb ik een aantal heel concrete vragen.

Ten eerste, hoe vaak is het Raadgevend comité de voorbije twee jaar nog samengekomen en wanneer was het de laatste keer dat het comité ook effectief is bijeengekomen?

Ten tweede, waarom wordt het Raadgevend comité niet beter ondersteund, zowel financieel als logistiek?

Ten derde, hoe moet de NMBS een degelijke relatie met de reizigers uitbouwen wanneer een dergelijk belangrijk adviesorgaan nog met moeite kan functioneren?

Ten slotte, wat was eigenlijk het resultaat van het onderhoud met het Raadgevend comité op uw kabinet?

**03.02** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer Van Hecke, sta mij toe toch eerst eens te onderstrepen dat het Raadgevend Comité van de Gebruikers een onafhankelijk orgaan is. Dat betekent eigenlijk ook dat de NMBS-groep noch ikzelf kennis hebben van de planning van het aantal vergaderingen van het comité. Ik kan alleen maar zeggen dat er in de periode 2006 tot 2008 15 plenaire vergaderingen werden georganiseerd.

Tussen de NMBS en het comité werd in 1996 een protocol ondertekend. Sindsdien kent de FOD Mobiliteit een vergoeding toe aan de leden van het uitvoerend bureau, dat wil zeggen: de voorzitter, de vicevoorzitter en twee adjunct-vicevoorzitters. In het protocol heeft de NMBS zich ertoe verbonden een aantal logistieke middelen, vervoerbewijzen voor de trein en een totaal van maximum drie personeelsleden voor administratieve taken van het secretariaat ter beschikking te stellen aan het Raadgevend Comité van Gebruikers.

Ik kan een wat meer gedetailleerde lijst van die ondersteuning bij het verslag laten voegen, maar u zult toch wel merken dat dit voor het Raadgevend comité toch wel een relatief belangrijke ondersteuning is, al was het maar op het niveau van het ter beschikking stellen van personeel.

Naast de logistieke steun is een bediende van de NMBS-groep halftijds gedetacheerd om het comité bij te staan bij het opstellen van zijn adviezen. Van de NMBS-Holding krijgt het comité een budget toegewezen voor het drukken van het jaarverslag.

In de nieuwe beheerscontracten 2008-2012 tussen de Staat en elk van de drie vennootschappen van de NMBS-Groep wordt veel aandacht en zorg gevraagd voor de kwaliteit van de dienstverlening.

In dat kader is in artikel 36 van het beheerscontract bepaald dat de NMBS-Holding aan de minister van Overheidsbedrijven een voorstel moet voorleggen inzake de herziening van de werking van het Raadgevend Comité van de Gebruikers, alsook inzake de te onderhouden relaties met de NMBS-Groep. Dat voorstel moet tevens het raadgevend comité in grotere mate betrekken bij de kwaliteitsopvolging en de tevredenheidsenquêtes van de NMBS-Groep.

De NMBS-Holding heeft een voorstel uitgewerkt dat beoogt het Raadgevend Comité van de Gebruikers te integreren in het totaal kwaliteitsproces van de drie vennootschappen. Onder totaal kwaliteitsproces wordt verstaan de ontwikkeling, de implementatie, de uitvoering, de meting, de rapportering en de evaluatie van de kwaliteit.

Ook de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft een voorstel voor de reorganisatie van het comité gedaan. Dat kwam er in grote mate op neer dat de FOD het Raadgevend comité de nodige middelen ter beschikking stelt om zijn opdracht te kunnen uitvoeren.

Ik hecht net zoals mijn voorganger bijzonder veel belang aan de onafhankelijkheid en de goede werking van het comité. Daarom werd door mijn beleidscel in overleg met de staatssecretaris voor Mobiliteit een voorstel uitgewerkt om het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS-Groep meer autonomie te geven en om hen daarbij lokalen en personeel ter beschikking te stellen bij de FOD Mobiliteit. Het is tevens de bedoeling om het comité zelf de bevoegdheid te geven een voorzitter en een ondervoorzitter te kiezen.

Op 22 januari vond een onderhoud plaats tussen een vertegenwoordiger van de beleidscel van staatssecretaris Schoupe, een vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit en de voorzitter van het raadgevend comité, de heer Philippe Janssens. Tijdens dat onderhoud werd het voorstel tot reorganisatie van de staatssecretaris en mezelf uitgelegd aan de heer Janssens.

Het comité krijgt nu tot half februari de tijd om te reageren op het voorstel. Wij moeten dat voorstel eerstdaags binnenkrijgen.

**03.03 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik kijk ook uit naar het antwoord dat u zult krijgen van de voorzitter van het Raadgevend comité. Ik hoop dat het een nieuwe start kan nemen. Het is immers belangrijk dat het een onafhankelijk orgaan is dat goed en degelijk kan werken. Dat zal de kwaliteit van de dienstverlening en vooral van de adviesverlening ten goede komen.

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

**04 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mobiliteitsbudgetten" (nr. 10611)**

**04 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les budgets en matière de mobilité" (n° 10611)**

**04.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, mijn vraag betreft het mobiliteitsbudget. Dat is een onderwerp dat hier al een paar keer aan bod is gekomen. Bepaalde fracties hebben daaromtrent bepaalde ideeën en voorstellen geformuleerd.

We zijn over de grens gaan kijken. In Nederland blijkt reeds enige tijd een project te bestaan dat een volwaardig alternatief probeert te bieden voor de bedrijfswagen. Het initiatief is gegroeid vanuit een leasingmaatschappij die bedrijfsvloten beheert in opdracht van private ondernemingen en op die manier de noden van het bedrijfsleven heel goed kent en daarop tracht in te spelen.

Dit is misschien wel de beste manier om een alternatief voor bedrijfswagens naar voren te schuiven, zonder dat het daarom centraal moet worden georganiseerd door een overheidsbedrijf, de openbaarvervoermaatschappijen of de overheid zelf.

Hoe werkt het systeem? De zogenaamde mobility card is een soort reispas die alle mogelijke mobiliteitsvormen combineert. De bedoeling van deze kaart is aan de houder ervan de mogelijkheid te bieden zich op een flexibele manier snel en eenvoudig te verplaatsen. Op die kaart wordt een bepaald bedrag gestort dat de gebruikers naar eigen wens kunnen gebruiken voor het verplaatsingsmiddel dat hem op dat moment het best uitkomt. De mobiliteitskaart kan worden aangewend voor trein, taxi, fiets, huurauto en zelfs voor het boeken van parkeerplaatsen.

In Nederland zijn er momenteel ongeveer 50.000 gebruikers. Als 50.000 gebruikers daarvoor spontaan interesse tonen, kan dat toch zijn effect hebben op de mobiliteit die voor een stuk wordt gedragen door het aantal bedrijfswagens dat ook in ons land bijzonder hoog ligt.

De initiatiefnemers zijn ervan overtuigd dat ook in ons land veel bedrijven vragende partij zullen zijn eens zo'n kaart bestaat.

Volgens ons moet daarvoor op wetgevend vlak niet veel gebeuren. Een private firma kan het initiatief nemen, maar heeft wel de medewerking nodig van de openbaarvervoermaatschappijen. Uiteraard is de rol die de NMBS kan spelen essentieel om een dergelijk verhaal te doen slagen.

We zijn ervan overtuigd dat een mobiliteitskaart heel wat voordelen kan bieden voor alle partijen. De werknemers krijgen de mogelijkheid om te kiezen voor een alternatief voor een bedrijfswagen en om zich op de voor hen meest effectieve manier te verplaatsen.

Er bestaan ook reeds modellen waar de bedrijfswagen deel uitmaakt van het mobiliteitsbudget en waarbij de werknemer op grond van kosten en baten voor het ene of het andere vervoermiddel kan kiezen.

Dit is een bijzonder flexibel systeem met bovendien een enorm potentieel, een nieuwe markt voor de NMBS die de gebruikers van een bedrijfswagen vandaag logischerwijs weinig kan bereiken. Dankzij de mobiliteitskaart worden personen naar het openbaar vervoer gelokt die hiervoor anders niet zouden kiezen.

Het hoeft ook niet te worden verduidelijkt dat een verschuiving van het gebruik van een bedrijfswagen naar alternatieve transportmiddelen een gunstig effect kan hebben op de fileproblematiek, op de problematiek van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en beter is voor het milieu.

De mobiliteitskaart gaat ook een stap verder dan het Railease-product, wat een product is van de NMBS dat in dezelfde lijn ligt, en dat de NMBS onlangs heeft gelanceerd. Het is een soort van 60-rittenkaart waarbij de werknemer zestig dagen vrij en onbeperkt op het Belgische spoorwegnet kan rijden. Dat product wordt ook aan bedrijven aangeboden. De werknemer moet die kaart telkenmale met de hand invullen. Het blijkt een nog vrij archaïsch systeem te zijn, in elk geval veel minder flexibel dan de mobiliteitskaart zoals die momenteel wordt gebruikt bij onze noorderburen.

Mijnheer de minister, vandaar heb ik de volgende vragen.

Hebt u reeds van het concept van de mobiliteitskaart gehoord? Hoe staat u ertegenover? Ik bedoel dat ruimer dan enkel openbaarvervoersgerelateerd, maar eigenlijk in het hele mobiliteitsverhaal.

Bent u overtuigd van de voordelen die dat product kan bieden?

De volgende vraag is essentieel. Zou de NMBS bereid zijn om in een dergelijk project mee te stappen? Zijn er in die zin al bepaalde stappen gezet, of zijn er mogelijkheden in die richting, en dergelijke meer?

**04.02** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer Van den Bergh, ik kan bevestigen dat ik van de mobiliteitskaart al gehoord heb. De vraag is natuurlijk wat men verstaat onder zo'n mobiliteitskaart. Iedereen is het erover eens dat zo'n kaart hoe dan ook stapsgewijs tot stand moet komen. Datgene wat aanleiding moet geven tot een kaart – ik heb er hier zo eentje bij – die een klant in staat stelt om zonder veel gedoe bij een aanbieder van openbaar vervoer een dienstverlening te krijgen, is eigenlijk begin van de jaren 2000 tot 2003 al gelanceerd op het niveau van de MIVB, waar ik toen ook actief was.

Bedoeling was eigenlijk om te komen tot een platform waar alle aanbieders van openbaar vervoer zouden beginnen met hun dienstverlening aan het cliënteel aan te bieden op zulk een manier dat alles wat met betaling te maken heeft, niet zou veronderstellen dat men bij verschillende loketten voorbij moet komen. Het was dus de bedoeling dat men met één kaart, die theoretisch ook kon worden geladen zoals bij Proton, in staat zou zijn om echt aan te sluiten bij de logica van de vraag van de klant naar een dienstverlening die hem van punt a naar punt b brengt, zonder zich daarbij zorgen te moeten maken over het feit dat dit vervoer al dan niet gedeeltelijk gebeurt per trein, bus of wat dan ook, zolang het maar minstens op het niveau van de Belgische openbaar vervoersmaatschappijen een realiteit zou worden.

Het is duidelijk dat dit ook alleen maar een onderdeel kan zijn van zo'n mobiliteitskaart. Een mobiliteitskaart gaat nog verder, bijvoorbeeld naar voertuigen die via huur ter beschikking worden gesteld, fietsen, parkeergelegenheden, en noem maar op.

De eerlijkheid gebiedt echter om te zeggen dat stapsgewijs slechts vooruitgang kan worden geboekt, indien wordt begonnen met de openbare vervoermaatschappijen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Precies daarom werd Railease ontwikkeld. Het is een eerste stap in de richting van een mobiliteitsportefeuille, waarbij ook het gebruik van een leaseauto met treingebruik wordt aangevuld. Dankzij voornoemde formule beslist de werknemer zelf volgens de behoefte van het moment welk vervoermiddel het meest geschikt is. Het is een treinpas op naam, die met meerdere dagtickets is gecombineerd. U hebt zelf het systeem beschreven. Ik heb ook uw kwalificatie gehoord. Ik ben het met u eens dat een en ander nog naar een veel soepelere formule zou moeten evolueren.

Gelet op de huidige file- en parkeerproblematiek, ben ik samen met u ervan overtuigd dat een totale mobiliteitsoplossing zich opdringt. Ik heb ook het gevoel dat de NMBS daarvan overtuigd is en bereid is aan een dergelijke oplossing mee te werken. Met de Railease heeft de NMBS een stap gezet. Er moet echter worden onderzocht – wat de NMBS ook aan het doen is – hoe zij de Railease verder kan doen evolueren tot een echte mobiliteitsformule en -portefeuille, waarbij de gebruiker op elk moment voor het meest geschikte vervoermiddel kan kiezen.

In de eerste fase wil men daarvoor contacten leggen met de regionale vervoermaatschappijen – De Lijn, de MIVB en TEC –, teneinde aan elke, individuele reiziger een pasklare deur-tot-deuroplossing te kunnen aanbieden. Later zal men dan ook onderzoeken of men dat kan combineren met taxi, parkingplaatsen, fiets en huurauto.

Samengevat kan ik stellen dat uw vraag mij plezier doet. Zij zorgt er immers voor dat dit onderwerp, dat al lang in de theoretische analyse naar voren wordt geschoven als een van de belangrijke factoren die mensen ervan zal overtuigen om de stap in de richting van het verstandiger mobiliteitsgebruik te zetten, op de agenda wordt geplaatst. Er wordt aan gewerkt, om hen te kunnen overtuigen. Er wordt ook vooruitgang geboekt.

**04.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de vice-eerste minister, ik ben verheugd dat wij vandaag al de stappen zien die het theoretische concept in praktische toepassingen omzetten.

Alleen stel ik vandaag vast dat de MIVB en de NMBS aparte initiatieven nemen. Wij zien ook bij De Lijn bepaalde initiatieven, waarbij meer conceptueel rond mobiliteit wordt gedacht, in die zin dat onder meer deelauto's onder de kapstok van De Lijn mede als mobiliteitsoplossing worden aangeboden.

Het lijkt erop alsof elke vervoermaatschappij op zichzelf met het concept bezig is, wat op zich al goed is. Het wijst er immers op dat de vervoermaatschappijen breder over het mobiliteitsprobleem nadenken.

Mijn vraag was echter ook of de NMBS ook openstaat voor initiatieven die van de privésector, zoals bijvoorbeeld van leasingmaatschappijen, komen, zoals dat thans in Nederland het geval is. Het systeem lijkt er erg succesvol te zijn en lijkt er erg flexibel te werken. Aldus komen we onmiddellijk terecht bij bedrijven die met de problematiek vertrouwd zijn en bij grote bedrijven die met bedrijfswagens en wagnenvloten vertrouwd zijn. Zij kunnen de omslag naar alternatieve vormen van vervoer maken.

Op voornoemde vraag heb ik voorlopig nog geen antwoord gekregen. Gezien de lopende initiatieven mag ik er echter op hopen dat de bereidheid bestaat om met dergelijke privé-initiatieven samen te werken.

De stapsgewijze ingebruikname kan uiteraard niet in een dag gebeuren. In Nederland is dat ook zo gebeurd. Men heeft daar een twintigtal regionale vervoersmaatschappen die nog niet allemaal zijn aangesloten bij de Mobility Card. Dat is vandaag vooral gebaseerd op een samenwerking met de Nederlandse Spoorwegen en de andere spoorwegmaatschappijen aldaar. Dit zal dus inderdaad stapsgewijs moeten gebeuren, maar ik denk dat wij alle spelers een kans moeten geven om hiermee verder te gaan.

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

**05 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de hervormingen van De Post in Vilvoorde" (nr. 10577)**

**05 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la réforme du service postal à Vilvorde"**

(n° 10577)

**05.01 Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dank u voor uw eindeloos begrip en het feit dat ik met deze vraag iets later ben door omstandigheden. Mijn excuses daarvoor.

Mijnheer de minister, ik wil u even vragen wat de situatie is in verband met de opvolging van het sluiten van het postkantoor van Koningslo, deelgemeente van Vilvoorde. Van de oorspronkelijke vijf postkantoren in Vilvoorde blijft er hierdoor nog één open.

De afspraak was dat er in de plaats vier PostPunten zouden komen. Blijkbaar zijn er daarvan op dit ogenblik echter slechts twee open. Nochtans is vooraf gesteld dat er nergens kantoren zouden sluiten zolang er geen PostPunt in de plaats geopend is.

Wat is de reden waarom er nog maar twee PostPunten zijn geopend?

Kan er hieraan op korte termijn een oplossing worden gegeven?

In hoeveel gemeenten of steden heeft De Post haar voornemen, want het was echt wel de bedoeling dat wanneer een postkantoor sluit er een PostPunt in de plaats geopend wordt, niet kunnen waarmaken?

**05.02 Minister Steven Vanackere:** Mijnheer de voorzitter, net als de vraag van mevrouw Maya Detiège geeft dit mij de kans om het in een wat breder kader te schetsen. Mijnheer Doomst, u hebt er zelf naar verwezen, De Post verbindt er zich toe om alles in het werk te stellen een PostPunt operationeel te hebben alvorens een postkantoor wordt gesloten. In de meeste gevallen slaagt men erin om die middelenverbintenis, het is geen resultaatverbintenis, na te komen.

In de huidige fase van de reorganisatie zijn er in België 34 gevallen waar er nog geen alternatief werd gevonden. Hiervan zijn er 8 postkantoren die om dringende veiligheidsredenen werden gesloten. Voor de overige 26 kantoren heeft De Post nog geen geschikte kandidaat-uitbater gevonden en wordt de zoektocht voortgezet. In 5 van die 26 gevallen was wel een alternatief had gevonden, maar het PostPunt dat als alternatief in de plaats kwam is ondertussen zelf gesloten. Men zoekt daar naar een nieuwe partner. In 7 gemeenten werd het kantoor reeds gesloten maar kon om organisatorische redenen het PostPunt niet tijdig worden opgestart. Dat zal dan op korte termijn gebeuren.

Ik geef u even ter informatie de groottegetallen. Op 31 december 2008 waren er reeds 558 PostPunten in het land en er waren nog 796 postkantoren. Het totaal aantal servicepunten van De Post is daarmee de laatste jaren relatief stabiel gebleven op ongeveer 1.350. Men heeft namelijk in 2008 een totaal van 217 postkantoren gesloten en tegelijkertijd 211 PostPunten in activiteit genomen. Dat is dus nagenoeg een neutrale operatie op het niveau van de getallen.

Zo kom ik dan tot Vilvoorde. Voor de gesloten kantoren Vilvoorde Kerk en Vilvoorde Koningslo zijn er vervangende PostPunten, met name de NMBS en de Super GB in Vilvoorde, die ook het alternatief zijn voor Vilvoorde Kassei.

Voor Peutie kon in de onmiddellijke omgeving geen geschikte partner worden gevonden. De Post heeft zich ten aanzien van de gemeente geëngageerd om ter versterking van de dienstverlening twee bijkomende PostPunten te openen. De selectieprocedure hiervoor is aan de gang.

**05.03 Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel concreet antwoord.

Op korte termijn moet er dus voor Vilvoorde een oplossing worden gevonden. Ik vraag mij af of er vanuit de lokale besturen voldoende medewerking is bij het zoeken naar oplossingen.

**05.04 Minister Steven Vanackere:** Wat Vilvoorde betreft, kan ik hierop niet voor de vuist antwoorden. Wij merken echter dat overal waar die problematiek zich voordoet, de lokale besturen meestal bijzonder behulpzaam zijn. Zij zijn immers gemotiveerd om voor hun inwoners snel een aangepaste dienstverlening te helpen organiseren. Daar waar het moeizaam gaat, boeken wij meestal vooruitgang door beroep te doen op de lokale besturen.

**05.05 Michel Doomst** (CD&V): Ik dank u.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**06 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la poursuite de la distribution des quotidiens par La Poste" (n° 10618)**

**06 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het voortzetten van het bezorgen van dagbladen door De Post" (nr. 10618)**

**06.01 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, le 26 janvier dernier, M. Van Quickenborne nous a annoncé que, dans la foulée des débats préparant l'ouverture à la concurrence du marché postal, le gouvernement allait réétudier le contrat de gestion de La Poste. Il a ajouté à cela quelques considérations à l'égard de la distribution des quotidiens par La Poste, laissant sous-entendre qu'elle pourrait être remise en cause.

Je ne pense pas que ce soit une bonne idée, à cause du rôle démocratique de la presse, de ses difficultés actuelles et par rapport au marché que représente pour La Poste la distribution des quotidiens. Qu'en pensez-vous? Cette hypothèse a-t-elle été débattue en gouvernement? Fait-elle l'objet d'un consensus? Pouvez-vous vous engager personnellement à ce que cette mission de distribution soit inscrite au nouveau contrat de gestion de La Poste?

**06.02 Steven Vanackere**, ministre: Cher collègue, comme vous le savez, le gouvernement a décidé de se pencher sur le renouvellement du contrat de gestion de La Poste dans les mois à venir. Ce nouveau contrat de gestion succèdera au contrat de gestion actuel, qui sera en vigueur jusqu'en septembre 2010. Jusqu'à cette date, tous les services publics prestés par La Poste resteront inchangés.

La distribution avancée des quotidiens, telle que prévue dans le contrat de gestion, résulte d'une convention tripartite conclue entre l'État belge, les éditeurs de quotidiens et La Poste. Ce n'est toutefois pas un marché qui est exclusivement réservé à La Poste. Dans certaines zones du pays, essentiellement dans les grandes agglomérations, la distribution est effectuée par des entreprises privées.

Le prix fixé par la convention tripartite est aligné sur le marché. Toutefois, dans les zones moins densément peuplées du pays, La Poste ne pourrait appliquer le même tarif sans faire de lourdes pertes. La mission qui est confiée à La Poste par le contrat de gestion et le financement qui y est lié permet aux éditeurs de journaux de bénéficier partout dans le pays d'un tarif uniforme pour la distribution avancée du quotidien. Ce service est très apprécié des citoyens mais aussi des éditeurs de journaux.

Dans le cadre des discussions sur le prochain contrat de gestion, toutes ces tâches de service public seront soumises à une évaluation sur base de laquelle le gouvernement décidera de leur continuation. Jusqu'à présent, aucune décision n'a été prise à ce sujet au sein du gouvernement. La question concernant la distribution des quotidiens en particulier n'a pas encore été débattue au sein du gouvernement.

Personnellement, je pense que le choix qui prévaut dans le contrat de gestion actuel, à savoir de prévoir les montants nécessaires pour ces services, est excellent.

**06.03 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je prends acte de votre dernière phrase qui est votre opinion personnelle sur la chose. Nous partageons donc ce sentiment selon lequel il est important que La Poste continue d'assurer la distribution avancée des quotidiens. Je pense que cela donne du sens à sa mission. La presse écrite quotidienne a bien besoin de ce soutien.

M. Van Quickenborne a, comme il en a l'habitude, lancé un ballon d'essai. Il avait déjà agi de la sorte dans d'autres matières, notamment au sujet des engagements dans la fonction publique.

Je vous demande donc d'être vigilant. En tout cas, nous le serons lors de la renégociation du contrat de gestion de La Poste.

Selon moi, cette distribution avancée est importante. Lire son quotidien après 10.00 heures, c'est un peu

comme manger des frites froides!

**06.04 Steven Vanackere**, ministre: Vous savez qu'il ne faut pas manger trop de frites alors que lire beaucoup de journaux n'est pas nuisible.

**06.05 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ce n'est pas un problème de santé publique, que du contraire.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**07 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een treinstation in Haasrode" (nr. 10634)**

**07 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "une gare ferroviaire à Haasrode" (n° 10634)**

**07.01 Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, om de collega's van Leuven een hart onder de riem te steken stel ik een vraag omtrent wat er vanuit de provincie Vlaams-Brabant is vooropgesteld, zijnde de mogelijkheid voor het aanbrengen van een treinstation aan het bedrijventerrein in Haasrode.

In het zoeken naar oplossingen voor wat nu al eigenlijk een verkeersinfarct kan heten, wordt dit vanuit de provincie Vlaams-Brabant als een oplossing naar voren geschoven, temeer daar ik hoor dat ook de voetbalclub Oud-Heverlee daar binnenkort onderdak zou zoeken. Men heeft daaromtrent blijkbaar met de NMBS reeds rond de tafel gezeten. Daaruit is gebleken dat er mogelijkheden bestaan om een station in te planten tegen 2011 of 2012.

Kunt u ons meedelen wat in de haalbaarheidsstudie van de NMBS daarover wordt verteld en kunt u de prognose van 2011-2012 voor een station aan dat bedrijventerrein bevestigen?

**07.02 Minister Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Doomst, het klopt dat een studie van de provincie Vlaams-Brabant aangaf dat een nieuw station aan het Leuvense industriepark Haasrode aangewezen zou kunnen zijn. Een studie van de NMBS bevestigde het bestaan van enig potentieel, zoals dat werd omschreven.

Er dient echter nog een haalbaarheidsstudie te gebeuren in verband met de te voorziene treinbediening. Om die reden kan over een datum van realisatie vandaag onmogelijk duidelijkheid bestaan.

Men moet met alle betrokkenen bestuderen waar die stopplaats exact ingeplant zou moeten worden en hoe ze dan gedimensioneerd zou moeten worden. Daarbij moet rekening gehouden worden met onder andere de mogelijke ontwikkelingen in de buurt en ook de nabijheid van de hogesnelheidslijn Brussel-Luik.

Pas nadat die technische haalbaarheidsstudie afgerond is, kan een mogelijke timing naar voren worden geschoven.

**07.03 Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de minister, hebt u een idee tegen wanneer de haalbaarheidsstudie haalbaar zou zijn?

**07.04 Minister Steven Vanackere**: Mijnheer Doomst, ik moet u het antwoord daarop schuldig blijven, maar ik zal mij laten informeren door de NMBS.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**08 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de informatievoorziening bij het spoor" (nr. 10635)**

**08 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la diffusion d'informations par les**

## chemins de fer" (n° 10635)

**08.01 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, na de problemen bij het spoor die door de extreme koude werden veroorzaakt en de gebrekkige informatie die door de NMBS aan haar klanten werd verstrekt, verklaarde u in de plenaire vergadering van 8 januari 2009 dat er meer opleidingen zouden komen voor speakers en er meer aandacht zou worden besteed aan een goede communicatie bij de aanwervingsprocedure voor deze functie.

De heer Digneffe, voorzitter van ACOD Spoor, beweerde enkele dagen later in de pers dat deze oplossingen onvoldoende zouden zijn. Volgens hem zijn er drie problemen die men moet aanpakken alvorens men de klanten degelijk en op tijd kan informeren wanneer zich onvoorziene omstandigheden voordoen.

In de eerste plaats is er de concentratie van het aantal dispatchings. Vroeger was er een per provincie, nu gaat men naar een voor het hele land. Van de honderden seingevers zal nog slechts een dertigtal overblijven. Het probleem hier lijkt te zijn dat deze hervormingen gelijktijdig worden doorgevoerd, terwijl het Nederlandse voorbeeld leert dat een centralisatie van de dispatching best pas wordt ingevoerd na de concentratie van de seinhuizen.

Ten tweede haalt de heer Digneffe de onervarenheid van het personeel van de dispatching aan. Zij zouden zeer goed zijn opgeleid, maar de ervaring missen om bij onvoorziene omstandigheden op een juiste manier te communiceren.

Ten derde wordt het probleem van de structuur van de NMBS ook aangehaald. Door de opsplitsing in een holding, een operator en Infrabel moeten drie verschillende dispatchings met elkaar communiceren alvorens men de treinreizigers de nodige informatie kan verschaffen.

Mijnheer de minister, wat is uw reactie op deze kritiek en deze drie problemen die worden aangehaald? Bent u er als minister van overtuigd dat de aangereikte oplossingen de problemen inzake informatievoorziening zullen verhelpen en voldoende zullen zijn? Of zult u als minister rekening houden met de kritiek van de ACOD-voorzitter, de heer Digneffe? Overweegt u een vereenvoudiging van de structuur van de NMBS-groep om zo de efficiëntie van de dienstverlening aan de reizigers te vergroten, zodat vermelde problemen niet meer kunnen worden aangehaald als een reden voor de gebrekkige informatie?

**08.02 Minister Steven Vanackere:** Ik wil vooraf toch even zeggen dat ik het jammer vond dat men het antwoord dat ik gegeven heb in de plenaire vergadering, naar aanleiding van de problemen bij de extreme koude, in sommige media heeft afgeschilderd als een vraag naar betere communicatie. In die plenaire vergadering werd er uitvoering gesproken over de enorme inspanningen inzake onderhoud, extra personeel en mensen die in weer en wind hun best hebben gedaan om een goede kwaliteit te leveren en geprobeerd hebben om de dienstverlening zo snel als mogelijk weer op te krikken. Ik ben daarbij langdurig blijven stilstaan.

Daarnaast heb ik eraan toegevoegd dat, wanneer de kwaliteit van de dienstverlening niet perfect is, de irritatie dubbel zo groot is wanneer men daarenboven ook slechte communicatie krijgt. Ik wil echter niet dat men de indruk krijgt dat wij vooral bezig zijn met de vraag hoe wij moeten communiceren, wanneer het weer slecht is. Het belangrijkste is natuurlijk dat men alles in het werk stelt om te zorgen voor een goede dienstverlening.

Als wij het dan toch over het aspect van de informatievoorziening hebben, dan wil ik over de verklaringen van de heer Digneffe het volgende zeggen. Communicatie, enerzijds, en de concentratie van dispatchings en seinhuizen, anderzijds, zijn twee totaal verschillende zaken. De concentratie van dispatchings en seinhuizen zou, in plaats van de communicatie te verslechteren, logischerwijze vooral moeten kunnen bijdragen tot een verbetering, aangezien met de concentratie tal van moderne technologie in gebruik kan worden genomen, zoals Artweb, het elektronische opvolgingssysteem van het treinverkeer of de infomail.

Ik moet ook verduidelijken dat er geen drie dispatchings zijn, maar twee. Informatie geven aan de reizigers is een opdracht van zowel Infrabel, bijvoorbeeld het omroepen en de affichering van de treinen in de stations, als van de NMBS, in het bijzonder in de treinen. Zij hebben elk hun dispatching, namelijk Traffic Control en RDV, Reizigers Dispatching Voyageurs.

Voorts gaat het niet over het terugbrengen, zoals u zei, van honderden seingevers naar 30, maar van

honderden seinhuizen naar een dertigtal seinhuizen. Die hervorming zal geleidelijk plaatsvinden en tegen eind 2012 worden afgerond. Traffic Control bestaat nu goed twee jaar. Bij het begin waren er best wel problemen bij de integratie van nieuwe personeelsleden. Er bleven evenwel een voldoende aantal personeelsleden op Traffic Control tewerkgesteld die de nieuwe mensen ook de nodige ervaring konden bijbrengen. Wij hebben het gevoel dat de situatie nu volledig gestabiliseerd is. In de seinhuizen is er nog een grote instroom aan de gang, maar de formules van peterschap en coaching zorgen voor een vlotte integratie.

Wat de Reizigers Dispatching Voyageurs van de NMBS betreft, is het juist dat het merendeel van de personeelsleden die er nu werken vrij recentelijk aangeworven zijn. Zij hebben inderdaad nog niet veel ervaring. De enige manier om ervaring op te doen – dat is natuurlijk zo in elk domein – is gedurende een bepaalde tijd het werkelijke verloop van de activiteiten te volgen. Elke dag – ik zou bijna zeggen elk incident – brengt hen geleidelijk aan de nodige nuttige ervaring bij. Bovendien wordt er momenteel gewerkt aan een bijkomende opleiding die specifiek gericht is op een efficiënte communicatie. Die opleiding zal binnenkort aan het personeel van RDV gegeven worden.

Om de communicatie nog verder te verbeteren, komen er niet alleen nog meer opleidingen voor speakers, de opleidingen worden ook verder geprofessionaliseerd. Er komt onder meer een training met digitale taallabo's, met bijzondere aandacht voor het geven van informatie in specifieke situaties. Tevens wordt voor de job van speaker een specifiek competentieprofiel opgesteld, waarin taalvaardigheid en uitspraak doorslaggevend zijn. De initiatieven waarnaar ik verwees in de plenaire vergadering van 8 januari 2009 moeten bijdragen tot een significante verbetering van de kwaliteit van de informatieverstrekking.

De NMBS-groep heeft in het verleden al een aantal maatregelen genomen om de informatie te verbeteren, maar het blijkt toch nog altijd dat bij ernstige verstoring van het treinverkeer het zeer moeilijk blijft om de reizigers snel, tijdig en juist te informeren. Tal van nieuwe projecten waarbij de modernste communicatiemiddelen worden gebruikt, zoals bijvoorbeeld nu de nieuwe website [www.railtime.be](http://www.railtime.be), zijn erop gericht de communicatie en informatie te blijven verbeteren.

De NMBS-groep heeft de opdracht gekregen om een gezamenlijk communicatieplan uit te werken, om op korte termijn de informatie aan de reizigers grondig te verbeteren. Dat actieplan moet mij eerstdaags worden voorgelegd, en ik zal ervoor zorgen dat dit het voorwerp uitmaakt van een grondige evaluatie.

Ten slotte, u stelt nog een vraag inzake de impact van de structuur op heel die problematiek. Ik heb het gevoel dat de structuur van de NMBS-groep geen negatieve invloed heeft op de efficiëntie van de dienstverlening die hier in het geding is. In de beheerscontracten van zowel de NMBS als Infrabel staan duidelijke doelstellingen vermeld om in nauwe samenwerking de dienstverlening en de informatie aan de reizigers te verbeteren. Bijvoorbeeld, de oprichting van een reizigersdispatching is een belangrijke stap in de goede richting.

**08.03 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik denk dat er veel initiatieven worden genomen die de communicatie ten aanzien van de reizigers grondig moet verbeteren. Ik stel vast dat een aantal zaken die de heer Digneffe vooropgesteld heeft als problematisch, lichtelijk erkend worden, maar dat er toch zeer veel acties ondernomen worden om ze te verhelpen. De toekomst zal uitwijzen in welke mate de communicatie naar onze reizigers zal verbeteren. Ik zal dat verder blijven opvolgen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**09 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het auditrapport over de NMBS door het Rekenhof" (nr. 10636)**

**09 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le rapport d'audit de la Cour des comptes concernant la SNCB" (n° 10636)**

**09.01 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in uitvoering van de resolutie van de Kamer van volksvertegenwoordigers van 19 maart 2008, heeft het Rekenhof twee rapporten opgesteld. Een eerste rapport betreft de financiering van de opdrachten van de openbare dienst van de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding en een tweede rapport betreft de naleving van de beheerscontracten.

Mijnheer de minister, op basis van deze twee rapporten wil ik enkele vragen stellen. De eerste twee vragen betreffen het Berger-rapport. Binnen welke termijn zult u uitvoering geven aan de aanbevelingen van het Berger-rapport om de samenwerking tussen de drie entiteiten te verbeteren en efficiënter te maken? Zult u hierbij opteren voor het Europees scenario dat anticipeert op de evolutie naar een eengemaakt Europees spoorwegnet en waarbij iedere entiteit van de NMBS-Groep zich focust op haar kernactiviteiten?

Bent u bereid om de beheerscontracten aan te vullen zoals het Rekenhof voorstelt en de doelstellingen omtrent de commerciële snelheid hierin op te nemen? Zult u bij de drie entiteiten aandringen op een jaarlijks specifiek verslag over de naleving van deze beheerscontracten? Zal de commissie voor de Infrastructuur hiervan inzage krijgen?

Een derde reeks vragen betreft de restschuld. Bent u bereid te onderzoeken of het verkopen van de commerciële activiteiten van de Holding kan bijdragen tot het aflossen of minstens stabiliseren van de financiële schuld, zoals voorgeschreven in het beheerscontract 2008-2012, dit als alternatief voor nog meer overheidshulp? Kan de restschuld niet worden verdeeld tussen de operationele entiteiten NMBS en Infrabel, aangezien deze entiteiten wel degelijk een positieve cashflow genereren?

**09.02** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, er zijn veel boeiende vragen over het auditrapport en meer bepaald ook over wat met het rapport-Berger kan worden aangevangen. Ik vermoed dat we daarover in de toekomst in deze commissie opnieuw zullen spreken.

Wat betreft uw eerste vraag, mevrouw Somers, de NMBS-Holding verkoopt nu al vaste activa waarvan ze eigenaar is en die niet noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst van de NMBS-Groep. Het moet gezegd, de opbrengst van die verkopen is eigenlijk onbeduidend in vergelijking met de schuldenlast, net als de opbrengst uit haar commerciële activiteiten en die van haar filialen. Met andere woorden, zelfs met het hanteren van de logica van goede huisvader kan dit geen doorslaggevend strategisch element zijn bij het aanpakken van de problematiek die u aanhaalt, met name het stabiliseren van de financiële schuld.

Op uw tweede vraag kan ik u het volgende antwoorden. De herstructurering van 2005 was gebaseerd op het principe om operationele dochtervennootschappen op te richten, dus Infrabel en de NMBS, die schuldenvrij moesten zijn, met uiteraard de bedoeling om hun leefbaarheid op lange termijn te verzekeren. Voor de aflossing van de historische schuld dienden inderdaad oplossingen te worden gezocht. De verdeling van deze schuld over de operationele entiteiten is een niet zo eenvoudige oplossing, daar in dat geval een commerciële schuld zou moeten afgelost worden met middelen van de openbare dienst. Dat zou uiteraard ten opzichte van de Europese Commissie aanleiding geven tot onderhandelingen. Mijn voorgangster heeft het al gezegd, en ik sluit me daarbij aan, dat wij in de loop van de volgende maanden moeten bestuderen welke de mogelijke oplossingen zijn en hoe ze kunnen worden gerealiseerd.

U komt dan op het rapport van Roland Berger die inderdaad stelt dat verduidelijkingen in de relaties van de entiteiten met de Holding onontbeerlijk zijn, wil men de groei van de groep niet in het gedrang brengen. Het rapport-Berger stelt dat de operationele knelpunten die zich vandaag binnen de spoorweggroep stellen, kunnen worden opgelost wanneer duidelijke en gekwantificeerde doelstellingen worden geformuleerd voor elk van de drie entiteiten in hun respectieve beheerscontracten. Dat is eigenlijk ondertussen gebeurd in het raam van de gesloten beheerscontracten 2008-2012.

Overigens stelt het rapport dat de operationele knelpunten die werden geïdentificeerd in het rapport, tot de verantwoordelijkheid behoren van de spoorweggroep zelf. Daarom heeft mijn voorgangster begin september de verantwoordelijken van de NMBS, de NMBS-Holding en Infrabel uitgenodigd om hun gezamenlijke oplossing voor de gestelde problemen aan de minister van Overheidsbedrijven over te maken.

Wat de aspecten human resourceproblematiek en de externe communicatie betreft, ga ik ervan uit dat ik snel dat rapport zal ontvangen. Een aantal andere rapporten, onder meer omtrent de verbetering van de stiptheid, verwacht ik tegen eind maart.

U stelde ook een vraag omtrent de structuren en meer bepaald naar de toetsing aan wat u het Europees scenario noemt. Ik denk dat we daar goed moeten opletten wat we bedoelen met de woorden. Structuren zijn natuurlijk een instrument om politieke en maatschappelijke doelstellingen te realiseren en men moet natuurlijk de beste instrumenten kiezen om de doelstelling te realiseren van een NMBS die beter dan

vandaag gewapend moet zijn om een bijdrage te leveren in het opvangen van de groeiende mobiliteitsvraag waarmee heel de wereld wordt geconfronteerd.

Ik zal zeker niet de eerste minister van Overheidsbedrijven zijn die met voornoemd probleem wordt geconfronteerd. Al vanaf begin 2000 zijn de opeenvolgende ministers die voor de NMBS bevoegd waren, op zoek gegaan naar een formule waarbij de Europese regelgeving kon worden geïmplementeerd, zonder afbreuk te doen aan de doelstellingen die de Belgische overheid zich stelt inzake mobiliteit en sociaal beleid. Het gaat over een drietal grote principes, namelijk de scheiding van infrastructuur en operaties, de absolute onafhankelijkheid van essentiële functies en de scheiding van en een grote transparantie in de relatie tussen commerciële functies en de opdrachten en taken van openbare dienst.

Het is belangrijk te signaleren dat vandaag en waarschijnlijk ook in de toekomst, niet zoiets als een uniek model van een spoorwegstructuur op Europees vlak bestaat. Ook Berger maakt dezelfde analyse. Met andere woorden, hoe dan ook is er een vertaling te geven die ook is aangepast aan wat de geschiedenis en de situatie van een uniek land oplevert.

Ik wil mijn antwoord op uw vierde deelvraag afronden met er gewoon op te wijzen dat er vandaag geen aanwijzingen zijn dat Europa bezwaar zou maken tegen de NMBS-structuur zoals door mijn voorganger aan Europa aangemeld, behoudens voor de problematiek van de essentiële functies. Wat dat laatste betreft, zullen wij het gesprek voortzetten.

In antwoord op uw vijfde vraag over het aanvullen van beheerscontracten merk ik op dat ik op het vlak van beheerscontracten een ervaringsdeskundige ben. Ik kan, om te beginnen, bevestigen dat in de beheerscontracten vandaag het aspect van de minimale commerciële snelheid niet aan bod komt. Ik wil ook signaleren dat het opnemen van de minimale commerciële snelheid niet zo eenvoudig is omdat deze voor elke lijn en voor elk baanvak verschillend kan zijn. Het is dus geen aspect waarvoor zonder meer een gulden regel kan worden opgelegd. Ik ben het er echter wel mee eens dat het een element is dat bij het al dan niet kiezen voor de trein meespeelt. Ik hecht dan ook heel veel belang aan voornoemd aspect. Ik heb aan de NMBS gevraagd om elke verlaging of verhoging van de commerciële snelheid uitgebreid te rechtvaardigen. Ik zal de evolutie van de commerciële snelheid nauwkeurig opvolgen. Indien zulks in de toekomst nodig blijkt, zal ik met de NMBS Groep ook de nodige maatregelen bespreken.

Tot slot, in antwoord op uw zesde vraag wijs ik erop dat de beheerscontracten 2008-2012 aan de drie vennootschappen van de NMBS Groep de verplichting opleggen om jaarlijks een rapport over de uitvoering van de opdrachten van openbare dienstverlening op te stellen. Die rapporten worden wel degelijk aan het Parlement bezorgd.

**09.03 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord.

U hebt een indicatie gegeven van het tijdstip waarop een aantal aanbevelingen ter beschikking zal zijn.

Ik wens enkel te vragen dat wij alle gegevens inzake e-chard, externe communicaties en stiptheid, die eind maart beschikbaar zullen zijn, via de commissie voor de Infrastructuur kunnen verkrijgen.

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

**10 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problemen met de infrastructuur in het station van Leuven" (nr. 10641)**

**10 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes relatifs à l'infrastructure à la gare de Louvain" (n° 10641)**

**10.01 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, reeds verschillende keren zijn in het station van Leuven problemen met de bovenleidingen geconstateerd. Ten tijde van de winterprik was dit nog te verklaren door de uitzonderlijke weersomstandigheden. Op maandag 26 januari liepen verschillende treinen echter een aanzienlijke vertraging op door alweer een defecte bovenleiding. Blijkbaar gaat het hier dus om een meer structureel probleem.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat er sprake is van een structureel probleem met de infrastructuur in het station van Leuven? Zo ja, zullen er investeringen gebeuren om dit probleem op te lossen? Op welke termijn zal dat gebeuren?

**10.02** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mocht het niet zo onbeleefd klinken, dan zou ik op de eerste vraag gewoon neen antwoorden en dan vervielen de andere twee vragen. Ik zal echter een iets uitvoeriger antwoord geven.

In het kader van de aanleg van de hogesnelheidslijn werden in Leuven over een periode van bijna tien jaar alle bovenleidingen voor het reizigersverkeer vernieuwd met een techniek die ook in de rest van het land wordt gebruikt. De samenloop van twee verschillende defecten met een totaal verschillende technische oorzaak op een maand in het uitgebreide complex van het Leuvense station is dus niet aan een structureel probleem te wijten, maar aan een ongelukkige samenloop van omstandigheden.

Er zijn dan ook geen bijkomende investeringen nodig. De controle van de installaties is reeds gestart en zal in het eerste semester van dit jaar worden voltooid.

**10.03** **Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw verklaring over de problemen in Leuven.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**11** **Question de M. Philippe Henry au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le pont de Tilff" (n° 10669)**

**11** **Vraag van de heer Philippe Henry aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de brug van Tilff" (nr. 10669)**

**11.01** **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, cela fait maintenant quelques années que le pont de Tilff, situé dans la région liégeoise, fait parler de lui. En effet, de nombreux débats ont déjà eu lieu dans la commune d'Esneux au sujet du remplacement de ce pont. Actuellement, il existe un pont provisoire.

Depuis 2002, l'ancien pont Albert I<sup>er</sup> doit être remplacé. Une proposition de la Région wallonne prévoit sa reconstruction et son financement. Deux formules sont envisagées. L'une, soutenue par la bourgmestre de l'époque, prévoit un pont avec rocade. Une autre formule, soutenue par une partie du conseil communal et des riverains, prévoit le remplacement du pont à l'identique. Finalement, en 2003, le conseil s'était prononcé sur cette dernière option, mais le projet ne s'est jamais concrétisé.

Durant les dernières semaines, un accord aurait eu lieu, suivant la presse, entre le collège échevinal de la commune d'Esneux, la Région wallonne et Infrabel au sujet d'une convention prévoyant une rocade sur la base de plans élaborés par cette dernière. Cette convention est mise en cause d'un point de vue juridique par un certain nombre d'interlocuteurs.

Un certain nombre d'acteurs communaux s'étonnent de la manière dont les choses se déroulent. Ainsi, il n'y aurait pas eu d'enquête publique, ni d'étude d'incidence préalable à la signature de ladite convention. En outre, il faut également tenir compte du fait qu'est liée à ce débat la suppression du passage à niveau de Tilff, ce qui reviendrait à couper en deux le village.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous faire un état des lieux de la question? Qu'en est-il de cette convention? Quel est son contenu et son calendrier de mise en œuvre? De quelle manière Infrabel motive-t-elle la suppression du pont? D'autres alternatives sont-elles envisagées pour ne pas en arriver à une coupure du village en deux? Quel est le calendrier en cours? Avez-vous pris connaissance de l'étude Agora commanditée par la Région Wallonne qui énonce un certain nombre de principes qui n'ont visiblement pas été pris en compte par la convention.

**11.02** **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur Henry, un projet de convention est effectivement en cours de finalisation. Il s'agit d'une convention entre la commune d'Esneux, la Région wallonne et Infrabel. Cette convention détermine les modalités d'étude, d'exécution et de financement des travaux pour le remplacement du pont de Tilff et la suppression de trois passages à niveau.

La signature d'une telle convention est nécessairement préalable à l'obtention du permis d'urbanisme, puisqu'il ne peut être question d'entamer des travaux, si un accord n'a pas été atteint sur l'intervention financière de chaque partie.

N'oublions pas que le contrat de gestion d'Infrabel lui impose de réduire de 25%, par rapport aux chiffres de 2007, le nombre annuel d'accidents aux passages à niveau. À cet effet, Infrabel m'a remis pour approbation, fin décembre, un plan d'action qui s'articule sur quatre axes dont le principal est la suppression des passages à niveau. La planification qui est actuellement retenue dans le cadre de cette convention est la suivante. De 2009 à 2010: procédure urbanistique et administrative; 2010: début des travaux; 2012: mise en service du nouveau tracé de la N633 et suppression des passages à niveau de Colonster, Sainval et Tilff.

L'étude Agora consiste en une étude comparative multicritères de cinq alternatives pour le remplacement du pont de Tilff.

**11.03 Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces différents éléments de réponse. Ma question date de quelques semaines mais, si j'ai bien compris, la convention ne serait pas encore signée.

**11.04 Steven Vanackere**, ministre: Au moment où j'ai reçu la question, elle était en cours de finalisation. Je ne peux cependant pas vous garantir qu'elle a été signée entre-temps.

**11.05 Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Évidemment, cela relève en premier lieu des autorités locales avant votre propre responsabilité. Je regrette toutefois qu'il n'y ait pas de consultation au niveau local, d'autant plus que la population est mobilisée, dans un sens ou dans un autre. Il me semble dès lors important qu'elle soit impliquée.

**11.06 Steven Vanackere**, ministre: Rien n'empêche le respect des modalités normales pour ce type d'investissement, y compris l'obtention des accords des uns et des autres. Il faut cependant se mettre d'accord sur la volonté de financer cet investissement. Cela ne préjuge pas des procédures à suivre nécessairement pour sa réalisation.

**11.07 Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Sauf erreur de ma part, la signature de la convention prend déjà une option sur le choix de l'emplacement du pont. Dès lors, il n'y aura plus beaucoup de discussions possibles.

Mais, à voir le signe que vous me faites, vous semblez convaincu que le dialogue reste ouvert. C'est un point important!

D'un autre côté, je comprends bien la volonté de la SNCB de supprimer des passages à niveau dans un objectif de sécurisation.

Toutefois, il faut prendre en compte les autres aspects. Il est important que des villages ne soient pas coupés en deux. Les alternatives qui seront développées – qu'il s'agisse de tunnels ou de passerelles par exemple – devront répondre aux deux objectifs en même temps.

Pour le reste, je vous remercie. Je poserai probablement à nouveau des questions par la suite sur les modalités plus précises.

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

## **12 Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Cargo" (nr. 10676)
- de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Cargo" (nr. 10693)

## **12 Questions jointes de**

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Cargo" (n° 10676)
- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises

## publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Cargo" (n° 10693)

**12.01 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, we hebben in dit huis al meermaals gedebatteerd omtrent de problemen van enerzijds ABX en anderzijds de commerciële sectoren waar met name de financiële toestand van B-Cargo zorgwekkend begint te worden.

In de beleidsnota van uw voorgangster werd gezegd dat er tegen 1 februari een plan zou moeten worden opgesteld omtrent een vermindering van de commerciële schulden.

Bij de bespreking van de beleidsnota vroeg ik reeds of er in het verleden niet al dergelijke studies werden uitgevoerd.

Mijnheer de minister, vandaar heb ik de volgende vragen voor u.

Is er effectief een plan opgesteld? Zo ja, wat zijn de krachtlijnen?

Welke inspanningen werden in het verleden reeds gevoerd om een aantal elementen toch minder te laten ontspreiden?

Wat is de reden dat de gezondmaking niet gelukt is?

**12.02 Patrick De Groote** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, als ik mij niet vergis, bemachtigde DLC medio 2002 een plaats in de Belgische spoorweggeschiedenisboeken. Toen reed immers de eerste private goederentrein door België. Dit werd mogelijk gemaakt door de vrijmaking van het goederenvervoer per spoor.

Uiterlijk begin februari 2009 zou een langetermijnvisie worden uitgewerkt voor B-Cargo. Ik heb daarover een aantal vragen. Ten eerste, in welke mate rekent men op overheidssubsidies, zoals dit het geval is in Frankrijk, in het kader van het algemeen belang, met name de mobiliteit en de ecologie?

Ten tweede, in welke mate rekent men op toekomstige inkomsten die omwille van externe factoren heel onzeker zijn, zoals bijvoorbeeld de enige eindoperator Antwerp Port Rail, de IJzeren Rijn, de staalindustrie, enzovoort?

Ten derde, niet onbelangrijk, in welke mate worden aan B-Cargo andere voorwaarden opgelegd dan aan haar concurrenten? Ik heb het bijvoorbeeld over de toegelaten lengte en het aantal wagons per rit. Zijn er technische redenen voor de kleinere wagonsamenstelling bij B-Cargo dan bijvoorbeeld bij Crossrail Benelux?

Ten vierde, in welke mate denkt men aan een personeelsverschuiving van B-Cargo naar de NMBS-Holding?

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

**12.03 Minister Steven Vanackere:** Collega's, ik heb inderdaad aan de NMBS een plan opgevraagd waarbij de krachtlijnen moeten worden vastgelegd om binnen drie jaar een goederenactiviteit te ontwikkelen die financieel positieve resultaten kan voorleggen. Ik verwacht die krachtlijnen zeer binnenkort. Ik heb eigenlijk ook al vernomen dat men bereid is daar een eerste uiteenzetting over te geven, dus wil ik veronderstellen dat de reflectie binnen de NMBS daaromtrent al tot maturiteit is gekomen.

De NMBS heeft mij laten weten dat de economische prognoses door de crisis onderuit zijn gehaald, waardoor er wat vertraging in de uitwerking van het bedoelde plan is gekomen. Het is natuurlijk juist dat er een problematiek van de schatting van de inkomsten is. Volgens de NMBS zetten ze in het plan maximaal in op het ontwikkelen van nieuwe klanten en trajecten. Een aantal van die commerciële projecten is inderdaad afhankelijk van externe factoren. Gegeven die onzekerheid houdt het plan rekening met een voorzichtige raming aan nieuwe inkomsten en wordt beoogd het financieel evenwicht ook te bereiken zonder de volledige realisatie van de projecten waarover men in dat plan spreekt.

Het feit dat vandaag na de volledige liberalisering van het goederenvervoer een plan wordt opgevraagd op basis van de vaststelling dat een structureel tekort dreigt te ontstaan, betekent niet dat de NMBS niet heeft geprobeerd zich aan te passen aan de wijzigende omstandigheden en dit vooral van een activiteit die, dat

weet u allemaal, in volle concurrentie wordt uitgevoerd. Sinds 2002 worden inspanningen geleverd om het goederenverkeer van de NMBS uit de rode cijfers te halen. Belangrijke stappen inzake structuren en organisaties werden gezet. Discussies met de vakbonden omtrent nieuwe personeelsprofielen en nieuwe werkwijzen werden gevoerd. Vandaag moet men die inspanning verder zetten. Het laatste stuk is bij dergelijke herstructurering dikwijls het moeilijkst.

Het plan dat mij zal worden voorgelegd, zal ongetwijfeld ook geen statisch plan zijn, maar mede door de effecten van de economische crisis voortdurend moeten opgevolgd worden en echte perspectieven geven voor oplossingen die structureel van aard zijn.

De heer De Groote heeft ernaar gepeild: wanneer men een ondersteunend beleid vanwege de overheid heeft – u spreekt over staatssteun, ik spreek liever over een ondersteunend beleid – dan is het natuurlijk altijd gemakkelijker om tot een financieel evenwicht te komen. De mogelijkheden in dat verband zijn relatief beperkt: steun gerelateerd aan het gebruik van infrastructuur of het verminderen van externe kosten, dus een compensatie van kostenvoordelen genoten door alternatieve transportmodi, behoort tot de mogelijkheden. Vanwege de overheid is een ondersteunend beleid voor het goederenvervoer per spoor enkel mogelijk binnen de grenzen van wat Europeesrechtelijk is toegelaten.

In dat verband kan ik misschien toch herinneren aan een beslissing die recent door de federale regering is genomen, namelijk het openstellen van de voordelen die wij voorzagen voor de privéwerkgevers - in termen van de kostenstructuur van hun personeel voor, bijvoorbeeld, nachtarbeid, overuren en dergelijke, aan die stukken van de overheidsbedrijven die onderhevig zijn aan concurrentie en B-cargo maakt daar deel van uit – ook voor de overheidsbedrijven ter beschikking te stellen.

Het bewijst ook dat wij vandaag reeds doen wat nodig is: zoveel als mogelijk wind in de zeilen geven van de NMBS-vrachtgroep.

Op het vlak van de exploitatie gelden natuurlijk dezelfde regels voor alle spoorwegoperators. De toegelaten last en lengte van een goederentrein wordt bepaald door Infrabel in functie van het profiel van de bereden lijnen en van de trekkracht van de gebruikte locomotief. Het zijn de operators zelf die in functie van het type vervoer en de klant bepalen welke dan de effectieve lengte van de trein zal zijn.

Ten slotte, een vraag over de personeelsverschuivingen. De overheveling van personeel, zowel binnen de NMBS als binnen de NMBS-groep kan enkel gebeuren overeenkomstig de door de paritaire structuren vastgestelde regels. Het personeel van B-Cargo behoort in feite tot de NMBS-holding, die het personeel ter beschikking stelt van de NMBS, waar B-Cargo deel van uitmaakt.

**12.04 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, we zullen de resultaten van het rapport afwachten. Ik kan mij echter niet van de indruk ontdoen dat er in het verleden al een aantal rapporten bestonden. Ik vraag me af wat er fout gelopen is met de uitvoering ervan, wat geleid heeft tot die massale schuldenberg.

**12.05 Patrick De Groote** (N-VA): Mijnheer de minister, ik wil nog opmerken dat investeren in het goederenverkeer eigenlijk een grote maatschappelijke waarde heeft. Wat via het spoor kan, komt niet op de weg terecht.

Op de vraag over oneerlijke concurrentie hebt u voor een deel geantwoord. We moeten toch proberen te vermijden, denk ik, dat er oneerlijke concurrentie is van privébedrijven. Dat moet te allen prijze vermeden worden.

U stelt dat de krachtlijnen er weldra zullen komen. Door allerlei omstandigheden, mede door de crisis, heeft dat wat vertraging opgelopen. Ik onthoud vooral ook dat u stelt dat men zeer voorzichtig te werk zal gaan omwille van financiële belemmeringen. We kijken dus hoopvol uit naar wat het plan binnenkort te bieden heeft.

Ik stel ook vast dat u opmerkt dat er heel beperkte mogelijkheden zijn inzake ondersteunend beleid, en dat er natuurlijk ook rekening zal moeten worden gehouden met Europa.

Toch heb ik nog altijd een probleem met het feit dat u stelt dat dezelfde regels gelden. U verwijst bijvoorbeeld naar de trekkracht van de locomotieven. Volgens mij kan het echter niet dat het bij de NMBS beperkt blijft tot een treinlengte van 600 meter, terwijl bij de commerciële sectoren tot 700 meter mogelijk is.

Dat is toch een vorm van concurrentievervalsing.

**12.06** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer De Groote, sta me toe nog wat supplementaire informatie te geven inzake die laatste vraag.

Voor de lengte van de konvooien kan een uitzondering gevraagd worden om de 600 meter tot 700 meter uit te breiden. Ook dat is, opnieuw, een mogelijkheid die iedereen toekomt. De NMBS kan dat vragen, net als eventueel een andere operator.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Wij komen thans aan de samengevoegde vragen nrs. 10674 en 10678 van de heren Geerts en Mortelmans over de lijn Brussel-Turnhout en over de problemen met de treinen van en naar de Kempen.

**12.07** **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik wil het even hebben over de agenda, om correct te zijn tegenover mijn collega's. Deze vraag handelt over de lijn Brussel-Turnhout. Vorige week hadden de heer Mortelmans en de heer Verherstraeten dezelfde vraag. Er was vorige week afgesproken om deze vragen om te zetten in schriftelijke vragen. Ik denk dat wij ons bij die afspraak moeten houden.

De **voorzitter**: Goed. Dan gaan wij over tot de volgende vraag.

M. Maingain a transformé sa question n° 10683 en question écrite.

**13** Samengevoegde vragen van

- de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de wens van de Deense Post om uit de Belgische Post te stappen" (nr. 10743)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugtrekking van de Deense Post" (nr. 10760)
- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aangekondigde terugtrekking van de Deense post uit het kapitaal van de Belgische Post" (nr. 10767)
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugtrekking van de Deense post uit het kapitaal van De Post" (nr. 10782)
- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugtrekking van de Deense post uit het kapitaal van de Belgische Post" (nr. 10789)
- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugtrekking van de Deense Post uit het kapitaal van de Belgische Post" (nr. 10791)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugtrekking van de Deense Post uit het kapitaal van de Belgische Post" (nr. 10853)
- de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugtrekking van de Deense Post uit het kapitaal van de Belgische Post" (nr. 10887)
- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugtrekking van Post Danmark uit het kapitaal van de Belgische Post" (nr. 10947)

**13** Questions jointes de

- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le souhait de la Poste danoise de se retirer de La Poste belge" (n° 10743)
- M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la Poste danoise" (n° 10760)
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait annoncé de la Poste danoise du capital de La

**Poste belge" (n° 10767)**

**- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la Poste danoise du capital de La Poste" (n° 10782)**

**- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la Poste danoise du capital de La Poste belge" (n° 10789)**

**- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la Poste danoise du capital de La Poste belge" (n° 10791)**

**- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la Poste danoise du capital de La Poste belge" (n° 10853)**

**- M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la Poste danoise du capital de La Poste belge" (n° 10887)**

**- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de Post Danmark du capital de la Poste belge" (n° 10947)**

**13.01 Patrick De Groote (N-VA):** Mijnheer de minister, op 2 februari hebt u een persbericht de wereld ingestuurd om te melden dat de Deense Post haar kapitaal uit de Belgische Post wil terugtrekken.

Ten eerste, sinds wanneer was de Belgische regering officieel en officieus op de hoogte van het voornemen van de Deense Post? Is er een officieuze kennisgeving aan de officiële kennisgeving voorafgegaan? Had de Deense Post al eerder aangekondigd dat de kans op terugtrekking bestond?

Had de Belgische Post het voorgaande zien aankomen?

De aankondiging van de fusie van de Deense met de Zweedse Post dateert van april 2008. Had de overheid niet aangevoeld dat de Deense Post de interesse en het kapitaal naar genoemde fusie wou verschuiven?

Ten tweede, ik las dat de Deense Post in principe een overeenkomst had gesloten om minstens vijf jaar aandeelhouder van de Belgische Post te blijven. Dat is dus tot eind 2010.

Gaat u akkoord met een vervroegd vertrek? Tegen welke termijn kan dat voor u?

Ten derde, zijn het enkel CVC Capital Partners die samen met de Deense Post een consortium vormen of zijn er ook andere partners?

CVC is natuurlijk een durfkapitaalgroep. Wanneer ik zie in welke bedrijven zij sinds haar ontstaan in 1981 heeft geparticipeerd en hoe zij vervolgens haar participatie heeft verkocht, vraag ik mij af voor hoelang zij eventueel nog interesse zal betonen, voor zover zij in de huidige omstandigheden natuurlijk een participatie kan verzilveren.

Houdt de Belgische regering rekening met een eventuele verkoop, ook door CVC?

Ten vierde, dreigt de Belgische Post door het voorgaande niet de knowhow voor de liberalisering te verliezen?

In uw persmededeling stelde u dat de knowhow vooral aan het begin van de participatie werd uitgewisseld en dat De Post nu bijna alles weet. Bovendien stelde u in uw persmededeling dat de Deense Post ook belangstelling blijft betonen om de knowhow te blijven uitwisselen. De vraag is echter in welke mate en op welke manier zij de uitwisseling wil bestendigen.

Blijven bijvoorbeeld het hoofd van de Deense Post en Fritz Schur, voorzitter van de Deense Post, deel uitmaken van de raad van bestuur van de Belgische Post of worden zij vertegenwoordigers van CVC, die ook een participatie van 22% in de Deense Post had? Dat is, indien zij tenminste niet wenst te verkopen, aangezien haar interesse door de fusie met de Zweedse Post enigszins is verwaterd, wat zij eigenlijk al te kennen heeft gegeven.

Ten slotte, van mijn laatste vraag vermoed ik dat zij enkel retorisch zal zijn. Ik stel ze niettemin.

Zal de liberalisering van De Post in België door voornoemde feiten meer vertraging oplopen?

**13.02 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil nog een aantal elementen toevoegen aan de inleidende beschouwing van de heer De Groote.

Het belang van 25% in de Belgische Post zou blijkbaar aan CVC Capital Partners worden verkocht voor een bedrag van 373 miljoen euro, meer dan het dubbele van wat men destijds op tafel heeft gelegd.

Ik denk dat de initiële afspraak was dat de Denen zich zouden engageren om minimaal vijf jaar in de kapitaalsstructuur te blijven. Het uittreden kon dan slechts in 2010 worden verwacht of aangevat.

Het is onduidelijk of de Belgische Post een recht op voorkoop heeft of niet. De mogelijke overdracht van de aandelen van Post Danmark naar CVC Capital Partners is ook een overdracht van een industriële aandeelhouder naar een financiële holding.

Mijnheer de minister, ik heb een aantal vragen ter zake.

Ten eerste, heeft de Belgische Post een voorkooprecht? Overweegt de Belgische overheid om dit uit te oefenen?

Ten tweede, wanneer wordt de houding van de regering ten opzichte van de kapitaaloverdracht bekendgemaakt?

Ten derde, welke garanties heeft de Belgische overheid dat CVC na het opkopen van de aandelen de ruimte laat om de industriële activiteit verder te laten ontplooiën?

Ten vierde, wat zijn de gevolgen voor de werknemers en de samenstelling van het directiecomité?

**13.03 Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la poste danoise a annoncé par un communiqué qu'elle souhaitait sortir du capital de La Poste et céder à l'autre partenaire, à savoir CVC Capital Partners, les quasiment 25% détenus.

Comment la poste danoise justifie-t-elle le fait de vouloir sortir aujourd'hui du capital de La Poste alors qu'il y a peu elle se montrait encore fortement intéressée par celle-ci? Quand cette demande vous a-t-elle été adressée?

Je suppose qu'un document lie l'État belge mais pourquoi faut-il l'autorisation expresse de l'État belge? La fusion entre les postes danoise et suédoise a-t-elle influencé d'une quelconque manière cette demande?

Quelles sont les conséquences pratiques de ce type de décision? Une réelle modification sur le plan pratique sera-t-elle ressentie par La Poste, les postiers et/ou les clients? Dans l'affirmative, en quoi consiste-t-elle?

**13.04 François Bellot** (MR): Mes collègues ont rappelé les contours des questions que nous nous posions.

Lorsqu'en avril 2008, le consortium Post Danmark-CVC Capital Partners avait annoncé un protocole de fusion avec la poste suédoise, on pressentait que cette opération aurait des conséquences au sein de l'actionnariat égal de La Poste belge.

Vous avez annoncé, il y a peu, l'intention de la poste danoise de se retirer du capital de La Poste belge. Ce retrait se ferait par la cession des parts de Post Danmark vers CVC en compensation notamment de la cession de la participation de CVC dans le capital de la poste danoise. Si l'opération est acceptée, l'État belge conserverait bien entendu sa participation majoritaire dans La Poste et CVC monterait en puissance de 25 à 49,9%.

De mes cinq questions, la première est sans doute la plus difficile: le gouvernement belge marquera-t-il son accord sur cette transaction?

Le fait pour CVC de passer de 25 à 49,9% du capital de La Poste belge ne donnera-t-il pas un poids décisionnel énorme à CVC, groupement purement financier, dans les différentes opérations menées au sein de La Poste belge? Post Danmark était un opérateur postal avec lequel La Poste belge avait un échange d'expériences sur diverses matières.

Les conventions et pactes d'actionnaires liant l'État belge avec Post Danmark sont-elles purement et simplement transférées à CVC? Je pense notamment à la garantie du dividende à verser à Post Danmark ainsi qu'à l'obligation de recherche de synergie entre acteurs postaux.

Cette opération entraînera-t-elle des modifications d'un point de vue opérationnel, tant en Belgique qu'à l'étranger, pour La Poste belge?

La Poste belge et Post Danmark concevaient ensemble la stratégie postale de demain, échangeaient expériences et concepts. Qu'en sera-t-il demain? La Poste belge cherchera-t-elle d'autres partenaires industriels pour mener à bien les opérations attendues dans les prochaines années?

**13.05 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, la poste danoise a communiqué son souhait de se retirer du capital de La Poste belge très prochainement.

Elle réalisera une excellente affaire financière si on considère les dividendes perçus depuis son entrée dans le capital de La Poste, ainsi que la différence entre son prix d'achat et son prix de revente. On peut estimer le bénéfice réalisé à environ 200 millions d'euros. C'est la Belgique qui financera peut-être le service universel au Danemark.

Si la proximité de métier et d'approche entre deux postes publiques pouvait constituer un gage de bonne collaboration et d'efficacité accrue pour La Poste belge, on peut s'inquiéter de l'augmentation du poids relatif de l'investisseur CVC dans son capital, un investisseur privé avec recherche de bénéfices à court terme.

Monsieur le ministre, plusieurs questions se posent.

Quelles sont, selon vous, les conséquences de cette revente à CVC de 25% des actions de La Poste belge?

Quel est votre jugement sur le prix de revente à CVC des actions de la poste danoise? N'est-ce pas la preuve qu'on a bradé La Poste belge lors de l'ouverture à des capitaux privés étrangers?

Ne serait-il pas envisageable et intéressant que l'État belge se porte lui-même acquéreur des 25% du capital de La Poste détenus par la poste danoise? Il encaisserait lui-même les dividendes produits par La Poste et retrouverait une plus grande maîtrise sur l'outil. On peut se poser la question s'il n'y a pas un droit de préemption prévu dans la convention initiale en cas de revente des actions. Je voudrais vous entendre spécifiquement là-dessus, même si cela ne figurait pas dans le texte de ma question.

Quelles sont les garanties, après le départ de la poste danoise, que l'actionnaire privé ne mette pas encore plus de pression à la productivité et que La Poste consacre encore moins d'attention à ses missions de service public?

Quels sont les projets futurs d'investissement de La Poste?

Êtes-vous favorable à son entrée en bourse? Êtes-vous favorable à des investissements dans la poste grecque, tel que cela semble envisagé?

**13.06 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Britse risicokapitaalgroep CVC neemt 25% van de aandelen van de Belgische Post over van de Deense Post voor een bedrag van 373 miljoen euro.

Zo wordt CVC aandeelhouder van 50% min 1 aandeel. De Belgische Staat zou hiervoor haar toestemming moeten verlenen. Ik wil daarom de volgende vragen stellen.

Moet de Belgische Staat instemmen met deze verkoop? Overweegt de regering deze aandelen zelf te kopen?

CVC lijkt te overwegen haar aandelenpakket op termijn naar de beurs te willen brengen. Wat is uw mening omtrent deze optie? Is hiervoor ook instemming van de Belgische Staat vereist?

Heeft deze verkoop gevolgen voor de werking van De Post? De Deense Post was immers een belangrijke bron van knowhow voor de Belgische Post.

**13.07 David Lavaux** (cdH): Monsieur le ministre, la poste danoise a l'intention de céder sa participation de 24,9% dans le capital de La Poste à CVC Partners afin de concentrer toutes ses ressources sur sa fusion avec Posten AB, la poste suédoise. Cela aura pour conséquence que CVC deviendra actionnaire à 49,9% de La Poste contre 25% aujourd'hui.

Bien que l'administrateur délégué précise que cette modification d'actionnariat n'aura aucune répercussion sur le plan interne au sein de l'entreprise publique, je pense qu'elle pose de sérieuses questions sur les répercussions concrètes qu'elle aura sur l'avenir de La Poste.

Monsieur le ministre, ne serait-il pas opportun pour l'État de faire une proposition pour le rachat de ces actions? Quel est le timing prévu pour la finalisation de l'opération? Quelles sont les répercussions concrètes au sein de la structure dirigeante de La Poste?

La Poste ne devrait-elle pas trouver un autre partenaire public dans un pays européen afin de se renforcer dans l'optique d'ouverture du marché postal à la concurrence?

**13.08 Minister Steven Vanackere:** Mijnheer de voorzitter, het is goed dat twee collega's hun schriftelijke vragen niet konden stellen, aangezien er nog acht vragen zijn bijgekomen bij de vierendertig die ik nu tel. Gelukkig zijn er een paar dubbeltellingen. Het is een intellectuele oefening om ervoor te zorgen dat elke vraag een correct antwoord krijgt. Ik hoop dat dit lukt met de volgende antwoorden.

Il est important de pouvoir replacer l'opération initiale dans son juste contexte. Je parle de la décision qui date de 2005, à l'époque où La Poste recherchait un partenaire stratégique. La situation était alors toute différente de celle que nous connaissons aujourd'hui. D'une part, la libéralisation complète du secteur postal se concrétisait peu à peu et, d'autre part, il faut reconnaître que l'entreprise était en difficulté.

Quant aux fameux investisseurs qui, aujourd'hui, sont jugés comme ayant fait une excellente affaire, il faut reconnaître qu'en 2005, ils n'étaient pas très nombreux à être candidats pour faire ce que d'aucuns ont voulu faire. Il faut le dire! Les prédictions économiques sont toujours beaucoup faciles à faire après coup!

À cette époque, les coûts de l'entreprise augmentaient plus rapidement que ses recettes et, au vu des difficultés rencontrées par l'entreprise à ce moment, très peu de candidats étaient intéressés. Ce n'est pas un secret!

Het is in die context dat het strategisch partnerschap en de prijs die destijds betaald werd, bekeken moet worden.

Dans un accord de prise de participation du 12 octobre 2005, un partenaire stratégique qui était constitué de la poste danoise et de CVC Capital Partners est entré à la hauteur de 50% moins une action dans le capital de La Poste. Le but de cette opération était d'apporter des compétences supplémentaires dans l'entreprise afin de la préparer à la libéralisation totale du marché postal, actuellement décidée pour le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

De Deense Post heeft de Belgische post laten genieten van haar knowhow met betrekking tot de modernisering van sorteercentra, pakkettenoperaties en veranderingsbeheer. Het is belangrijk te noteren dat zowel De Post – dus de Belgische post – als de Deense Post van oordeel zijn dat de voornaamste doelstellingen van het strategisch partnerschap nu reeds verwezenlijkt werden. Tevens is het de wens van beide partijen om de samenwerking in andere domeinen verder te zetten.

Ainsi, on peut noter que – je vous cite des exemples – la marge brute EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) est passée de 8,7% à 12,8% depuis 2005, soit une augmentation de 47%. La qualité a progressé fortement: plus de 95% des envois sont aujourd'hui délivrés à temps par rapport à 91% en 2005. La productivité, exprimée en chiffres d'affaires par équivalent temps plein a progressé de 20%. L'absentéisme a diminué et la satisfaction des clients s'est améliorée; la satisfaction des travailleurs

également. L'entreprise a pu mettre en place un plan ambitieux de modernisation, notamment le renouvellement de son infrastructure industrielle de tri.

De Post heeft zich dus kunnen versterken en haar toekomst kunnen vrijwaren. Dat de verkoop aan een hogere prijs dan de initiële prijs zou gebeuren, is het beste bewijs van de goede resultaten van De Post en bijgevolg van een toename van de waarde van het bedrijf. Het is ook de beste toekomstgarantie voor de werknemers van het bedrijf.

Tot slot mag men niet vergeten dat ook de Staat dividenden ontvangt, wat toelaat om bepaalde initiatieven te financieren.

Le pacte d'actionnaires, qui a été conclu le 17 janvier 2006, prévoyait déjà une série de possibilités de désengagement progressif de partenaires. Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, le partenaire stratégique a la possibilité de céder la moitié de sa participation, soit 25% du capital de La Poste. À l'horizon 2011, il est même prévu que cette possibilité s'étende à l'entièreté de la participation détenue. Ce désengagement peut se faire par la revente à un autre investisseur ou par une introduction partielle en bourse. Cette dernière option était déjà prévue dans l'accord initial entre actionnaires. Elle est une suite normale de cet accord et ne nécessiterait pas un accord particulier de l'État.

Enfin, concernant ce contrat, si une clause de dividende minimum existait bien pour une première période 2006-2007, ce n'est plus le cas actuellement. Cette clause n'a pas dû être invoquée, les dividendes normaux ayant toujours été supérieurs à ce minimum. Il est toutefois prévu que les actionnaires examineront avant fin 2009 quelle est la structure de capital optimale de La Poste. Cette discussion devra tenir compte de la position de trésorerie nette de l'entreprise.

Pour le reste, le dividende payé à l'État et aux actionnaires privés tient compte du bénéfice de l'entreprise et de ses besoins financiers futurs. Il est fixé par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition du conseil d'administration.

L'annonce qui vient d'être faite n'est donc pas extraordinaire. Il était toutefois attendu que les deux partenaires, la poste du Danemark et CVC, se désengagent simultanément. C'est le fait que la poste danoise se retire seule et non pas ensemble avec CVC qui est particulier et qui entraîne sa demande au gouvernement. La poste danoise l'a fait savoir au gouvernement dans un courrier daté de fin janvier.

Une telle cession n'a pas été prévue dans le pacte d'actionnaires initial. Il était par contre prévu que la poste danoise possède minimum 50% des actions de La Poste détenues conjointement par le partenaire stratégique jusqu'en 2011. Avec l'opération envisagée, cela ne serait plus le cas. La poste danoise demande donc l'autorisation des autres actionnaires pour pouvoir l'effectuer. Une réponse sera donnée à cette demande dès que possible. Par ailleurs, il faut noter que CVC se désengagera de sa participation dans la poste danoise au même moment.

Het is belangrijk te onderstrepen dat de vraag van de Deense Post te maken heeft met de voorziene fusie van de Deense Post met de Zweedse Post. Dit is, tenminste volgens de verklaring van een vertegenwoordiger van de Deense Post, een voorwaarde voor de verwezenlijking van de fusie op Scandinavisch niveau. Het heeft te maken met de wensen van de Zweedse en de Deense Staten inzake hun participatieniveau in de fusie-eenheid die tot stand zal komen als de Zweedse en de Deense Post gefusioneerd zullen zijn.

In termen van timing wil de Deense Post die operatie zo snel mogelijk laten geschieden. Een preciezere timing is niet vooropgesteld.

Je voudrais aussi souligner qu'au terme de cette opération ou de toute autre opération de désengagement du partenaire stratégique, la position de l'État belge, majoritaire au capital de La Poste, restera inchangée.

In antwoord op een desbetreffende, specifieke vraag wijs ik erop dat de Belgische Staat in het concrete geval in kwestie geen mogelijkheid heeft om de bewuste aandelen zelf te kopen, tenzij de strategische partner zulks zelf zou voorstellen, wat niet het geval is. Wel kunnen er eventueel voorwaarden aan de overdracht van de aandelen worden gesteld.

In de samenstelling van het directiecomité zijn er als gevolg van de bedoelde operatie geen veranderingen

gepland. Voor de raad van bestuur kan CVC zelf beslissen welke kandidaat-leden zij voordraagt, eens zij haar belang ten gevolge van voornoemde operatie zou hebben verhoogd.

Uit mijn informatie blijkt dat vandaag door CVC wordt overwogen om de huidige bestuurders in hun functie te bevestigen. Voornoemde informatie is hoe dan ook onder voorbehoud. Het blijft immers een beslissing die CVC desgevallend zelf heeft te nemen.

Par ailleurs, CVC a déjà confirmé son soutien pour le plan stratégique existant qui couvre la période 2009-2013. Que CVC se place dans la continuité de la gestion menée jusqu'à présent constitue une indication importante. Il ne faut donc pas s'attendre à ce que cette opération amène des changements ayant des conséquences directes sur La Poste. De manière plus large, le plan stratégique de l'entreprise doit lui permettre de faire face au choc de la libéralisation. Il a pour fondement d'assurer un avenir à La Poste dans un marché libéralisé, de continuer à assurer un service universel disponible à tous à un coût maîtrisé et, enfin, de mettre les transformations nécessaires en place de manière socialement responsable. J'insiste sur le fait que la mise en place de ce plan a lieu en concertation avec les représentants des travailleurs et, bien sûr, sans licenciement sec.

Je suis conscient des nombreux efforts consentis par les travailleurs de La Poste mais je pense que la mise en place de ce plan est la meilleure garantie pour l'avenir de l'entreprise et du service aux citoyens.

Les investissements futurs de La Poste se situeront, eux aussi, dans la continuité du plan stratégique actuel. En ce qui concerne les investissements à envisager dans la poste grecque, ce sujet a déjà été abordé, ici même, par mon prédécesseur et est à placer dans le contexte de diminution structurelle des volumes et de libéralisation que La Poste connaît. Il s'agit également de valoriser les compétences acquises entre-temps par La Poste dans d'autres marchés. Dans ce contexte, il est censé rechercher des opportunités de croissance.

La préparation de la libéralisation du marché postal et la solidité du plan stratégique font qu'il n'est pas indispensable actuellement de rechercher un autre partenaire industriel. Ceci ne veut pas dire qu'une opportunité visant un renforcement de La Poste ne serait pas examinée sérieusement, si elle se présentait.

Enfin, comme vous le savez, le gouvernement a défini, fin 2008, les grandes lignes pour l'ouverture du marché postal à la concurrence. Une attention particulière a été portée aux conditions de travail et à l'assurance d'un service universel de qualité disponible à tous et à un coût maîtrisé. L'opération dont il est question n'aura pas d'impact sur la libéralisation, celle-ci devant avoir lieu le 1<sup>er</sup> janvier comme prévu par la directive européenne. Cette opération n'aura pas non plus d'impact sur la définition du service universel ou des missions de service public, tel que défini dans le contrat de gestion. Ces matières restent des prérogatives exclusives de l'État, quelle que soit la compensation de l'actionnariat de l'entreprise.

Voici, monsieur le président, les éléments de réponse que je pouvais apporter – je l'espère – à la totalité des trente-quatre sous-questions qui m'ont été adressées par les différents collègues.

Le **président**: Je vais maintenant donner la parole aux intervenants dans l'ordre. Je signale toutefois que, dans sa réplique, M. Deseyn aura l'occasion de poser ses questions. Monsieur le ministre, si vous souhaitez apporter des renseignements complémentaires, je vous inviterai à le faire.

**13.09 Patrick De Groote (N-VA)**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel uitgebreid antwoord. Mijn repliek zal niet zo uitgebreid zijn.

Zoals u stelde was De Post een bedrijf in moeilijkheden. Dat is inderdaad, daar geef ik u gelijk in, in twee jaar tijd tot een winstgevend bedrijf uitgegroeid. Door het vertrek van de Deense post hebt u geen echte partner meer die weet hoe de markt op dat vlak evolueert en de knowhow beheerst. U bent eerder aangewezen op een partner die zich enkel aan winstvolle investeringen zal interesseren en die misschien op korte termijn bye bye Belgische post zou kunnen zeggen, dit natuurlijk naargelang de koersen gunstig evolueren.

U stelde ook dat zowel de Belgische als de Deense post ervan overtuigd waren dat hun doelstellingen nu reeds grotendeels bereikt waren. Ik heb ook genoteerd dat ze toch een vorm van beïnvloeding van mekaar zullen doormaken in de toekomst. Geen veranderingen in het directiecomité vind ik ook niet onbelangrijk. U verwees naar de Raad van bestuur, waar het misschien ook in dezelfde lijn ligt.

Ik wil afronden met te stellen dat ik belangrijk vind wat u stelt, namelijk dat CVC nu reeds haar steun heeft uitgesproken voor het strategisch plan. Dat is voor mij een goede zaak. Ik denk dat we het strategisch plan een kans moeten geven.

**13.10 Jean-Luc Crucke (MR):** Monsieur le ministre, concernant le pacte d'actionnaires dont vous avez rappelé les différents éléments, je voudrais faire remarquer que cette initiative n'y est pas reprise en tant que telle. Elle n'avait pas été envisagée à l'époque, d'où l'intérêt de l'autorisation qui dépend du gouvernement. Je pense que nous sommes plutôt en position de force dans ce cas-là. Nous ne devons pas considérer cette demande comme pouvant affaiblir l'outil industriel qu'est La Poste. Je suis rassuré par votre réponse.

Deuxièmement, vous semblez également dire qu'il n'y aura pas de changement direct, ni d'impact substantiel sur l'organisation même de La Poste. Il faut analyser cela avec intérêt. La seule question à laquelle vous n'avez pas répondu, c'est quand vous prendrez votre décision. Je suppose qu'une négociation doit aboutir. Je vous demanderai de nous informer dès que possible après cette négociation.

**13.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!):** Monsieur le ministre, s'il y a autant de sous-questions, c'est évidemment parce que nous sommes à un moment vraiment important dans la vie de La Poste et de ses travailleurs. Vous avez présenté les merveilles qui ont été apportées par cette opération d'ouverture de La Poste aux capitaux privés. Je me demande si c'était le nouveau ministre CD&V qui parlait, ou le patron de La Poste...

Effectivement, La Poste était en difficulté - et elle l'est toujours - avant l'arrivée de ces capitaux. Si des boni sont constatés aujourd'hui, soyons bien conscients que c'est au détriment des conditions de travail. Vous dites que les travailleurs sont très satisfaits de ce qui se passe, mais j'ai reçu des témoignages en sens inverse et en grand nombre. C'est aussi au détriment du service rendu aux citoyens. Chaque semaine, vous êtes interpellé sur la fermeture de bureaux de poste. Le tout se passe dans le cadre de la baisse du marché, je ne le contredis pas.

Aujourd'hui, la poste danoise a fait le choix de se séparer de son investisseur privé CVC et de revendre, fortune faite, ses actions dans La Poste belge. Le bénéfice encaissé, si on compte la différence entre le prix d'achat et le prix de vente et les dividendes reçus, se rapproche des deux cents millions d'euros pour trois ans et demi. La poste danoise a fait une bonne affaire!

Ce qui est important dans votre exposé, c'est que cette possibilité qu'un des deux partenaires se retire n'était pas prévue dans l'accord initial. Le gouvernement belge doit donner son autorisation pour cette revente par la poste danoise de ses actions à CVC.

Nous avons donc une capacité d'intervention. Dès lors, nous devons absolument nous demander si nous ne devons pas poser le même choix que celui de la poste danoise, à savoir retrouver la maîtrise de cet outil, sortir de la logique de recherche d'un dividende annuel pour réinvestir dans une logique davantage portée sur le service public et le respect des travailleurs.

Nous vous interrogeons tous les quinze jours sur la multiplication des travailleurs intérimaires, sur la non-nomination des travailleurs et sur le recours à des distributeurs indépendants avec des salaires tout à fait insuffisants selon mes informations.

Il me semble qu'en tant qu'État belge, nous avons un droit de préemption sur ces 25% d'actions. Nous devrions envisager sérieusement de l'activer pour reprendre le dossier en mains en gardant éventuellement les aspects positifs (technologie) de ce partenariat.

En tant que ministre, c'est à vous de donner les impulsions et pas simplement et uniquement de vous faire le porte-parole du patron de La Poste. C'est le monde à l'envers!

**13.12 David Lavaux (cdH):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse très complète.

Je voudrais souligner que cet accrochage avec la poste danoise a permis certaines évolutions. Je ne serai pas aussi négatif que M. Gilkinet. Tout ne se fait pas forcément au détriment du personnel mais, quelques fois, avec la collaboration du personnel pour améliorer le service, même si on sait que sur le terrain, la disparition d'un certain nombre de bureaux de poste et de nouvelles organisations posent parfois problème.

**13.13 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Het klopt dat De Post al een lange weg heeft afgelegd, van het niveau enkele jaren geleden tot het niveau waarop wij ons vandaag bevinden, maar ik wil benadrukken dat voornamelijk het personeel al zeer veel inspanningen heeft geleverd en veel veranderingen heeft ondergaan.

Er bestond ongerustheid over de gevolgen van een overgang van een industriële aandeelhouder naar een financiële holding. Zij vroegen zich af wat de gevolgen voor hen zouden zijn. Het is belangrijk dat u onderstreept hebt dat de beheersovereenkomst 2013 niet gewijzigd wordt. Dat is al een eerste stap naar het personeel. Het feit dat het recht op voorverkoop niet bestond in dit aandelenpakket verraste mij, want ik dacht dat dit wel het geval was.

**13.14 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord, op alle vragen die gesteld werden. Ik heb begrepen dat de regering deze aandelen niet zelf kan kopen en dat men momenteel aan het bekijken is of men aan de verkoop van de aandelen bepaalde voorwaarden zal stellen. Welke voorwaarden worden voor de verkoop in overweging genomen? Tegen wanneer zal daarover meer duidelijkheid zijn? Dat zijn nog twee kleine bijkomende vragen naar verduidelijking.

**13.15 Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik meen dat de vragen volledig beantwoord zijn, maar ik kon jammer genoeg uw antwoord niet volledig beluisteren, omdat ik een interessante politieke discussie had met uw collega-vicepremier Laurette Onkelinx.

**13.16** Minister **Steven Vanackere**: (...)

**13.17 Roel Deseyn** (CD&V): Dat zal ik na de lectuur van de integrale verslagen kunnen bevestigen.

U hebt de vragen over de aandeelhoudersstructuur en de gegarandeerde winstdeelname ongetwijfeld reeds beantwoord, maar het principe is zeker belangrijk. Ik wil het even opentrekken, in het licht van de huidige economische situatie en de financiële crisis. Wanneer een overheid kapitaal moet aantrekken, ook voor een kapitaalsverhoging voor een overheidsbedrijf, en wanneer die bedrijven zich in de markt positioneren als interessante investeringsprojecten voor risicokapitaal, dan zijn zij niet bereid het risico te dragen. Er zou een gegarandeerde winstdeelname zijn. Als er in de toekomst nog een aantrekking van kapitaal nodig zou zijn, dan moet de federale overheid als regisseur optreden. Het is een bredere discussie dan de discussie van daarnet. Wij zijn daarvoor beducht. Wij kunnen het niet maken dat er precies voor speculatief kapitaal gegarandeerde winstdeelnames zijn, terwijl men anderzijds op de overheid rekent om precies de risico's en de catastrofes uit het verleden te financieren, in een andere economische context. Dat wou ik u, als voogdijminister, nog even meegeven.

**13.18 François Bellot** (MR): Monsieur le ministre, je dois vous signaler que dans trois semaines, nous aurons l'occasion de rendre visite à nos collègues suédois, tous les acteurs postaux suédois, aussi bien la poste historique que les autres entreprises actives. Nous aurons l'occasion d'interroger nos homologues suédois sur les objectifs de rapprochement entre les postes suédoise et danoise, si nous avons l'opportunité d'interroger notamment les partenaires danois à ce sujet.

Vous avez répondu à nos interrogations mais nous serons attentifs au devenir de La Poste et à la vision qu'elle devra construire seule alors qu'elle s'était inspirée de certains éléments mis en place par la poste danoise. Il vaut toujours mieux transposer des projets en cours de réalisation ailleurs que de réinventer soi-même le fil à couper le beurre.

En tant que président, je vous invite à répondre aux dernières interventions et à M. Deseyn qui était retenu dans une autre commission.

**13.19 Steven Vanackere**, ministre: Monsieur Gilkinet, c'est bien le ministre CD&V qui parle. Je pense tout ce que j'ai déclaré. Et je le dis avec beaucoup de conviction. Il existe un grand paradoxe. Imaginons qu'en 2005, une majorité dont mon parti ne faisait pas partie, ait décidé d'inviter un partenaire pour améliorer la situation d'une entreprise publique en difficulté, et que trois ou quatre ans plus tard on aurait constaté que cela n'avait pas donné grand-chose! Nous aurions eu une discussion au Parlement pour comprendre pourquoi il n'y avait pas d'amélioration malgré l'ouverture du capital à d'autres avec la volonté de se préparer à la libéralisation européenne. Nous aurions certainement entendu des commentaires négatifs, disant "vous ne faites pas votre boulot malgré le fait que vous avez un partenaire censé renforcer La Poste!"

Nu beleven wij het omgekeerde. Wij hebben die partner gehad, hij heeft bijzonder veel bijgedragen en hij heeft ons in zeker opzicht leren omgaan met een aantal moderne technieken, op dusdanige manier dat wij eigenlijk een fantastisch, positief resultaat hebben. Nu hoor ik vooral de kritiek, onder andere van de heer Gilkinet, dat die mensen veel te veel geld hebben verdiend. Dan is het moeilijk om te kiezen wat de beste weg is. Ik blijf vinden dat het eigenlijk een succesverhaal is, waarop we fier moeten zijn en waarvan ik telkens opnieuw beklemtoon dat het dankzij de sterke inspanningen van de werknemers van De Post is, voor wie ik iedere keer opnieuw het eresaluut herhaal, dat zij erin geslaagd zijn hun bedrijf op drie tot vier jaar tijd om te turnen van een echt probleemoverheidsbedrijf naar een bedrijf dat inderdaad de knowhow in huis heeft om zonder de Deense partner te kunnen verder gaan.

Ik wil dat ook aan de heer De Groote zeggen. De knowhow is ondertussen in huis. De veronderstelling dat de Deense partner zou vertrekken, laat ik in het midden. Het is de enige vraag die ik niet heb beantwoord, mijnheer de voorzitter, omdat het niet wijs is om, voordat een beslissing is genomen in de regering, daarop vooruit te lopen. Als we zouden instemmen met het voorgestelde vertrek van de Deense partner, dan blijft nog altijd het partnerschap met een samenwerkingsakkoord tussen de beide een echte troef in termen van uitwisseling van knowhow. Iedereen verzekert mij dat de overdracht van knowhow een realiteit is en dat die knowhow nu in huis is.

On a parlé de ma position de force. Je voudrais vous décrire en quelques mots ce qui se passerait si j'opposais un "non". Autrement dit, supposons que le gouvernement dise non. Puisque cela n'a pas été prévu dans l'accord, avec le "non", on retomberait dans la logique des droits des actionnaires qui, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, peuvent demander de procéder à la vente de 25% et qui, en 2011, pourront se désengager de la totalité.

Si je peux reconnaître que nous bénéficions d'une certaine position de force, il ne faut pas ignorer que nous nous trouvons face à un pays membre de l'Union européenne avec lequel nous entretenons des relations plutôt constructives. Il nous a d'ailleurs aidés, à un certain moment. Aujourd'hui, pour réaliser une opération de fusion, il nous invite à nous mettre d'accord sur un désengagement qui était, en tout état de cause, déjà prévu dans les astres. Je répète que je veux bien que l'on évoque notre position de force, mais si nous disons "non", il faut savoir que 25% de l'actionnariat peut être vendu.

Mijnheer Geerts, op het ogenblik, wanneer CVC meldt dat zij overeenkomstig haar recht aan iemand anders wil verkopen, ontstaat er een voorkeepsrecht. In de huidige situatie is dat echter niet het geval.

Je confirme à nouveau que la satisfaction des employés est en augmentation. Il est évident qu'il y aura toujours des témoignages tout à fait respectables de mécontentement, je l'accepte, mais je ne peux que constater que les chiffres – qui ne sont pas sortis de nulle part – prouvent que la satisfaction est croissante. Cela ne me surprend pas car travailler pour une entreprise qui est gagnante doit être plus satisfaisant que de travailler pour une entreprise qui est en train de perdre.

Er is dus inderdaad, en daarmee wil ik afsluiten, geen impact op de strategie. Ik denk dat dit voor veel mensen rond de tafel belangrijk is. Dat is ook het eerste dat ik bevestigd heb willen horen van CVC. Mochten wij instappen in dat wat hier wordt gevraagd, dan moet ook CVC de duidelijke koers handhaven op het strategische niveau.

**13.20 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, ni votre parti, ni le mien, n'étaient au gouvernement au moment où cet accord est intervenu. Je me pose dès lors trois questions.

Quel fut le prix payé pour conclure cet arrangement, tant d'un point de vue social que budgétaire? Je constate qu'en trois ans et demi, un partenaire a réalisé une plus-value importante.

En termes de service au public, quelle a été l'évolution? Au niveau de la qualité de l'emploi, il me semble qu'elle a été négative. Or, j'estime qu'un service public se doit de montrer l'exemple. Par rapport à ce besoin, que je peux reconnaître, d'un partenariat industriel qui aide La Poste à se moderniser, n'y avait-il pas moyen d'avoir un vrai partenariat industriel qui ne soit pas un arrangement financier au bénéfice principalement des investisseurs? On peut toujours réécrire l'histoire mais vous me permettrez de ne pas assumer une décision qui n'a pas été prise avec notre soutien.

Une modernisation de La Poste n'était-elle pas possible sans causer autant de dégâts sociaux et en évitant

une telle privatisation des bénéfices? Monsieur le ministre, je vous pose cette question de façon régulière. Je pense qu'aujourd'hui, il y a une possibilité de changer le cours des choses. Il y va de la responsabilité du gouvernement actuel. En tout cas, le PS, le MR et leurs collègues néerlandophones, qui étaient au gouvernement à l'époque, portent a posteriori une grande responsabilité en ce qui concerne la revente de la moitié de La Poste pour trois cents millions d'euros en 2005!

**13.21 François Bellot (MR):** Je voudrais dire à M. Gilkinet qu'entre-temps le groupe Écolo a participé au gouvernement fédéral sans remettre en question le partenariat!

**13.22 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!):** C'était avant! C'était sous le gouvernement arc-en-ciel qui a gouverné jusqu'en 2003.

**13.23 François Bellot (MR):** En quelle année ont été entreprises les négociations avec le Danemark?

**13.24 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!):** C'était sous le gouvernement violet. Soyons sérieux! C'était en 2005. À l'époque, quatre députés écolos siégeaient.

**13.25 François Bellot (MR):** En quelle année ont démarré les négociations?

**13.26 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!):** Je ne sais pas! En tout cas, je sais qu'elles ont été conclues en 2005.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **14 Questions jointes de**

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'augmentation annuelle des tarifs à la SNCB" (n° 10748)

- M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'augmentation annuelle des tarifs de la SNCB" (n° 10759)

- M. Willem-Frederik Schiltz au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la hausse des tarifs de la SNCB et la ponctualité des trains sur la ligne Anvers-Bruxelles" (n° 10774)

- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'augmentation des tarifs du train" (n° 10787)

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'augmentation des tarifs en date du 1/2/2009" (n° 10794)

- M. Olivier Destrebecq au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'augmentation des tarifs de la SNCB" (n° 10874)

#### **14 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de jaarlijkse verhoging van de tarieven bij de NMBS" (nr. 10748)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de jaarlijkse prijsverhoging van de NMBS" (nr. 10759)

- de heer Willem-Frederik Schiltz aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verhoging van de tarieven bij de NMBS en de stiptheid van de treinen op de lijn Antwerpen-Brussel" (nr. 10774)

- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stijging van de treintarieven" (nr. 10787)

- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de tariefverhogingen op 1/2/2009" (nr. 10794)

- de heer Olivier Destrebecq aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stijging van de tarieven van de NMBS" (nr. 10874)

**14.01 Camille Dieu (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, comme chaque année, la SNCB a modifié ses tarifs et comme chaque année, ils sont en hausse.

Mon collègue André Perpète avait déjà interrogé la ministre Vervotte en décembre dernier à ce propos reprochant cette mauvaise habitude prise par notre entreprise publique d'augmenter ses tarifs alors que chacun plaide pour qu'on emprunte davantage les transports en commun.

Depuis le 1<sup>er</sup> février, date de l'application des nouveaux tarifs, de nombreuses voix se font entendre. Cela va des simples navetteurs aux diverses associations qui militent pour un transport en commun accessible à tous et de qualité.

J'aimerais vous interroger sur cette question fondamentale. Comment peut-on plaider pour une utilisation accrue des transports en commun si dans le même temps on rend cette utilisation plus difficile par l'augmentation du prix du transport?

Comment expliquez-vous ces augmentations?

Pourriez-vous me dire comment la SNCB calcule pour augmenter le tarif de ses produits, notamment pour les produits à tarifs préférentiels, qui sont conçus à la base pour un public supposé disposer de peu d'argent – monsieur le ministre, je sais que vous disposez d'une réponse écrite à ma question mais je voudrais que vous m'écoutez – comme les seniors ou les jeunes?

Par ailleurs, en décembre dernier, la ministre Vervotte avait indiqué qu'elle souhaitait un geste de la part de la SNCB quant aux restrictions horaires qui sont propres aux seniors. J'aimerais savoir où l'on en est dans ce dossier. Ce souhait a-t-il pu être réalisé ou le sera-t-il bientôt?

Enfin ne pensez-vous pas que ces augmentations annuelles témoignent d'une nécessité de mieux encadrer la possibilité qui est laissée au groupe SNCB de modifier ainsi ses tarifs?

**14.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!):** Monsieur le président, monsieur le ministre, les billets de train sont 6% plus chers depuis ce 2 février. Cela provoque de nombreuses réactions de la part des navetteurs et usagers du train, risquant de les éloigner de ce mode de transport à la fois convivial et écologique. C'est principalement le cas pour les aînés et pour les jeunes qui ont une capacité contributive moindre.

Cette forte augmentation est à contretemps des enjeux sociaux et environnementaux. J'ai déjà eu plusieurs fois l'occasion de le dire à Mme Vervotte. Il faut parfois insister.

Monsieur le ministre, cela pose diverses questions.

Ne craignez-vous pas que de telles hausses de tarifs provoquent un retour à la voiture, plus polluante et socialement plus coûteuse?

N'est-il pas temps, après une augmentation cumulée de 21% en moyenne du prix des billets depuis 2004, de freiner cette hausse et de revoir le mode de calcul des augmentations annuelles de prix?

Ne serait-il pas utile, dans la gamme de prix, de réserver un traitement préférentiel pour certains publics: les jeunes, les aînés, les groupes? Pouvez-vous, pour ce qui concerne les jeunes et les aînés, envisager un assouplissement des conditions d'utilisation des formules pass? J'ai une question plus précise à ce sujet un peu plus loin à l'agenda de la commission.

**14.03 David Geerts (sp.a):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel met genoeg vast dat het aantal collega's dat zich over de billijkheid van de tariefverhoging vragen stelt, toeneemt – beter laat dan nooit. Nu wacht ik op de collega's van de CD&V om zich bij de voornoemde groep aan te sluiten.

Ik heb reeds meermaals, herhaaldelijk en waarschijnlijk tot vervelens toe erop gewezen dat de prijsverhoging voor de Go Pass en voor het Seniorenbiljet buiten elke proportie is. Andere collega's blijken dat nu ook te beseffen.

De meeropbrengst van de tariefverhoging werd toen op 30 miljoen euro geschat.

Mijn vragen heb ik al een aantal maal gesteld, maar tot op heden heb ik er nog geen concreet antwoord op gekregen.

Wat is de ontvangst van de verkoop van het Seniorenbiljet? Wat is het aandeel van het Seniorenbiljet in de meeropbrengst voor 2009?

Wat is de ontvangst van de verkoop van de Go Pass? Wat is het aandeel van de Go Pass in de meeropbrengst voor 2009?

Ik hoop volgende maand of over een aantal maanden, zij het dan met steun ook van andere partijen, nogmaals dezelfde vragen te kunnen stellen.

**14.04** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, het is een belangrijk debat, waarin ik door mijn passage bij de MIVB enigszins en tegen wil en dank ervaringsdeskundige ben geworden.

Teneinde mijn basisinstelling toe te lichten, wil ik het volgende getuigen. Toen wij bij de MIVB die, zij het op een totaal andere schaal dan de NMBS, ook een openbare vervoermaatschappij is, enquêtes deden naar de redenen voor personen om de stap naar het openbaar vervoer te zetten en naar de redenen die hen zouden weerhouden het openbaar vervoer te nemen, ontdekten wij dat de prijs nagenoeg consequent een van de factoren was. Het was echter ook nagenoeg consequent pas de vierde factor, na een drietal andere elementen die nadrukkelijk naar de kwaliteit van de dienstverlening verwezen.

Het is iets dat ik nooit vergeten ben.

Ik besef ook dat, om een openbare vervoermaatschappij goed te laten functioneren en kwaliteit te laten leveren, er op een of andere manier altijd middelen nodig zijn. Ik beweer niet dat alle, bedoelde middelen uit de ticketontvangsten moeten komen. Dat is wel het laatste wat ik wil beweren. Het is niettemin duidelijk dat de overheid het nodige geld door de toekenning van grotere dotaties moet vinden, indien zij ervoor kiest om bijzonder veel geld in te zetten, teneinde ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van de tarieven bijzonder bescheiden blijft, en indien zij dezelfde kwaliteit wil handhaven. Tegelijkertijd ontstaat het risico dat er, bij gelijkblijvende dotaties en bij een overdreven druk op de elementen van de kostprijsontwikkeling die in het tarief voor de cliënt kunnen worden doorgerekend, op een zeker ogenblik aan kwaliteit moet worden ingeboet.

Dat lijkt mij, in het licht van wat ik daarnet zei, hoe dan ook geen verstandige strategie.

Madame Dieu, je vous ai bien écouté du début jusqu'à la fin de votre question.

Comme mon prédécesseur vous l'a déjà dit lors de la séance plénière de la Chambre du 13 novembre 2008 et lors de la commission de l'Infrastructure du 15 décembre 2008, la SNCB modifie annuellement ses tarifs en fonction des règles stipulées dans le contrat de gestion (articles 14 à 16).

Trois éléments déterminent cette modification: l'évolution de l'indice de santé, l'évolution des coûts relatifs aux prix énergétiques et les résultats en matière de ponctualité.

La période de référence se situe entre juillet 2007 et juin 2008.

Comme vous le savez, l'année passée, l'évolution de l'indice de santé a été exceptionnelle en termes de croissance. Mais je peux vous dire que pour l'année qui vient l'indice de santé devrait retomber à des niveaux nettement inférieurs, ce qui aura un impact positif sur les futurs tarifs.

Je répète que l'indice de santé a été exceptionnellement haut. La SNCB a dépassé les objectifs de ponctualité, et les coûts d'énergie ont augmenté de 40%. C'est ce qui explique l'importante augmentation tarifaire.

Het is zo dat de tariefverhoging van de NMBS geen rekening houdt met de inflatieramingen voor de toekomst, maar met die van het afgelopen jaar.

On se base sur l'inflation enregistrée l'année précédente. En fait, la SNCB se livre chaque année à une sorte

d'exercice de rattrapage. Ce n'est pas une bonne idée de rendre le calcul des tarifs plus restrictif dans le sens où l'indice santé aura un impact favorable pour le client dans un avenir proche.

Hoe kan men die prijsverhoging rijmen met de groei-doelstellingen? Jaarlijks groeit het aantal reizigers bij de NMBS wat erop wijst dat het aangeboden product wel degelijk voldoet aan de klantenvereiste. Bovendien zijn de tarieven van de NMBS voordelig in vergelijking met die van de spoorwegmaatschappijen in de omliggende landen en vooral in vergelijking met de kosten verbonden aan het dagelijks gebruik van de wagen. Ik wil dat toch nog eens benadrukken. De ontwikkeling van de kostprijs en de tarieven blijft natuurlijk ook nog altijd een comparatief verhaal. In dat verband kan men, ondanks de tariefwijzigingen die er bij de NMBS zijn doorgevoerd, niet beweren dat de comparatieve analyse in het voordeel van de auto zou zijn gegaan, wel integendeel. In termen van kostprijs-evolutie hebben zij zeker zo'n belangrijke stijgingen gekend.

Daarnaast wordt uiteraard van de NMBS verwacht dat zij de extra inkomsten gebruiken om een kwaliteitsvolle dienstverlening te realiseren. Ik heb dit daarnet al gezegd.

Ik denk dat wij moeten ingaan op de opmerkingen met betrekking tot het Seniorenbiljet en de Go Pass. Voor het jaar 2008 zullen de verkoop van het Seniorenbiljet en van de Go Pass elk ongeveer 6% van de totale ontvangsten uitmaken. Het aandeel van deze twee producten in de meeropbrengst 2009 wordt geraamd op 6,8% voor het Seniorenbiljet en 8% voor de Go Pass. Zoals u merkt is het aandeel in de totale meeropbrengst beperkt, gezien enkele hoofdproducten zoals de abonnementen en de gewone biljetten veel zwaarder doorwegen op de resultaten.

Les produits Go Pass et le billet Senior augmentent plus que le pourcentage moyen, puisqu'il s'agit ici d'un prix arrondi. Le tarif senior augmente de 4 à 5 euros pour un voyage aller-retour le même jour, quelle que soit la distance parcourue. En pourcentage, cette augmentation est effectivement importante. Par contre, le senior continue à voyager 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<sup>er</sup> février 2006, date à laquelle le prix est passé de 3 à 4 euros. Ce montant correspond au prix plein pour une distance de 14 kilomètres. Par contre, la distance moyenne parcourue avec un billet Senior est de 89 kilomètres. Ce tarif avantageux est destiné à un public qui peut voyager pendant les heures creuses, quand un bon service peut être garanti. Voilà pourquoi la restriction horaire est maintenue.

Il est vrai que mon prédécesseur a indiqué, en décembre dernier, qu'il demanderait à la SNCB de faire un effort en réduisant la période pendant laquelle l'utilisation du billet Senior n'est pas autorisée, notamment les week-ends de mi-mai à mi-septembre. J'en discuterai prochainement avec la SNCB, entre autres dans le cadre de l'introduction d'un tarif en heures creuses. C'est aussi la raison pour laquelle le prix du Go Pass passe à 50 euros. Cette augmentation est assez importante. Néanmoins, ce produit reste avantageux pour les jeunes, surtout pour les plus longues distances. Sur une période de 5 ans, le prix du Go Pass n'a pas augmenté plus que celui d'autres produits.

Monsieur Gilkinet, comme vous le savez, actuellement, la SNCB prévoit déjà un tarif préférentiel pour les groupes. Ainsi, les groupes bénéficient d'une réduction de 70% sur leur voyage. Pour les voyages en groupe, seule une réservation est requise pour des raisons pratiques, telles que la réservation de places assises, etc.

Ik denk dat ik hiermee alvast een antwoord heb gegeven op alle vragen die mij hier nog werden gesteld.

**14.05 Camille Dieu (PS):** Monsieur le ministre, je vous accorde qu'il y a plusieurs critères qui entrent en compte pour l'utilisation du transport en commun. Vous citez la qualité, je pourrais aussi dire la propreté, etc. Cela c'est quand on a le choix du transport. Quand ce n'est pas le cas, quand le transport en commun est votre seul transport possible, autant vous dire que le prix du billet est un facteur important. Peu importe que vous soyez bien assis, dans un wagon propre, ce qui compte, c'est le prix du billet. C'est le cas pour les étudiants.

Avec la crise que nous traversons, il faut parler du prix des abonnements étudiants. Je voudrais faire remarquer à cet égard que la Région wallonne a pris une mesure qui rend gratuit le billet des bus TEC jusque douze ans et qui réduit de moitié le prix de l'abonnement pour les douze à dix-huit ans.

Ceci dit, je comprends qu'il faille tenir compte de l'influence du prix de l'énergie. Et quand vous dites que le prix pour les voyageurs augmente chaque année, c'est aussi vrai. Il y a sans doute une nécessité de plus en

plus grande de prendre en compte l'augmentation importante du prix de l'essence et du mazout, mais tout cela n'entre pas en compte pour l'indexation automatique des salaires!

En ce qui concerne les billets seniors, la limitation aux heures creuses pose problème. Quand vous êtes un senior, si vous habitez Saint-Ghislain comme moi et que vous allez à la mer, à peine arrivé il faut repartir pour rester dans les heures creuses. Sinon, on tombe dans les heures de pointe. Si on attend que les heures de pointe soient passées, quand on arrive à la gare de Saint-Ghislain, il fait noir, il n'y a plus de bus, c'est insécurisant...

Les seniors ne peuvent donc pas utiliser ce tarif préférentiel qui leur est accordé pour aller passer un week-end quelque part, parce qu'ils ne peuvent pas voyager pendant les heures de pointe. J'ai remis en son temps un dossier au ministre Vande Lanotte où je dénonçais ce genre de choses. Je peux vous le donner. C'est un avantage qu'on leur accorde et dont on se prévaut beaucoup, mais qui est un peu surfait.

Quant à augmenter la dotation pour maintenir la qualité, rediscutons-en! Je n'y suis pas opposée.

**14.06 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, cette augmentation du billet est un mauvais signal.

Il y a ceux qui, forcés et contraints, prennent le train et il y a ceux qui font le choix d'un mode de transport convivial et respectueux de l'environnement. Si on prend les chiffres de 2004 à 2009, on voit que le billet a augmenté beaucoup plus que l'inflation, qui a été forte sur la dernière année.

**14.07 Steven Vanackere**, ministre: Vous avez une idée de l'ampleur de cette inflation?

**14.08 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): L'inflation est à 11,36% depuis 2004 et le billet a augmenté en moyenne de 20,94%.

Les recettes voyageurs de 2004 à 2007 ont augmenté de 147 millions d'euros, soit 36%, selon les documents de la SNCB.

Un signal doit être donné pour encourager encore plus de citoyens à prendre le train. Vous dites que vous allez négocier avec la SNCB et c'est tant mieux. Selon moi, il faut éviter de telles hausses tarifaires.

Pour ce qui concerne les aînés et les jeunes, si des tarifs spéciaux sont prévus, ils sont assortis de contraintes horaires. Des mesures d'assouplissement sont à prendre en fonction de l'éloignement des grands pôles d'attraction, qu'il s'agisse de Bruxelles, des Ardennes ou de la côte. Quand on démarre après 9.00 heures du matin de Rochefort ou de Ciney, on arrive bien tard à Ostende! De plus, il faudrait penser aux périodes de vacances et aux week-ends. Je vous invite vraiment à faire œuvre de créativité au-delà de la question structurelle du prix billet.

**14.09 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben het met u eens dat kwaliteit enorm belangrijk is. Dat vereist dat er middelen worden ingezet. Het aspect en de hoogte van de dotatie is natuurlijk een politieke keuze die moet worden gemaakt. Daarbij moeten niet alleen economische aspecten, maar ook maatschappelijk relevante aspecten in rekening worden gebracht. Op basis daarvan moet men beslissen of men dat geld daarvoor wil inzetten of niet.

Ik erken het prijzenbeleid en de vergelijking met het buitenland. Ik heb daarmee geen probleem.

Het Seniorenbiljet paste destijds al in een soort van relanceplan, grotendeels voor de horeca aan de kust, om daar niet alleen mosselen met friet maar ook wafels met slagroom te gaan eten. Mensen konden zich op een goedkope manier verplaatsen. Het is maatschappelijk belangrijk dat men mensen uit hun isolement haalt. Ik denk dat dit een goede maatregel en een goede beleidsoptie was.

Als ik naar de cijfers kijk, merk ik op dat de invloed op de meeropbrengsten van het Seniorenbiljet en de Go Pass beperkt is met 6,6 en 8. Ik betreur dat die keuze is gemaakt. Dat is volgens mij geen goede keuze. Ik heb straks nog een andere vraag over de uren van het gebruik van het Seniorenbiljet. Ik denk dat daar ook een aantal restricties moet worden herzien.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: La question n° 10784 de M. Logghe est reportée.

**15** Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verhuis van het sorteercentrum van Zele naar Lokeren" (nr. 10803)

**15** Question de M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le déménagement du centre de tri de Zele à Lokeren" (n° 10803)

**15.01** **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, begin deze maand werd bekendgemaakt dat het sorteercentrum in Zele einde juni verhuist naar Lokeren. Dit leidt zowel bij de postbodes als het gemeentebestuur van Zele tot ongenoegen. Voor de postbodes die in Zele wonen en die bijna allemaal met de fiets naar het werk gaan, zal het een hele opgave zijn om elke dag vier keer over en weer te rijden. Dat wil ook zeggen dat ze er 's morgens al een flinke rit op hebben zitten voor ze aan het werk kunnen beginnen. Vorig jaar werd dit bericht al eens eerder afgekondigd, maar op dat ogenblik door De Post afgedaan als voorbarig. Blijkbaar niet dus.

Was dit niet te vermijden? De verhuis van het sorteercentrum in Zele zou, volgens mijn beperkte informatie, een testcase zijn voor verdere hervormingen. Is dit correct? Is er overleg geweest met het gemeentebestuur van Zele, aangezien zij enkele jaren geleden nog geïnvesteerd hebben in voldoende parkeerplaatsen aan het sorteercentrum? Wat zijn de kosten om het postkantoor in Lokeren aan te passen aan het extra werk door de samenvoeging? Hoeveel postsorteercentra zijn er momenteel in ons land? Wat zijn de plannen van De Post met betrekking tot de centralisatie in heel België?

**15.02** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Stevenheydens, ik kan u vertellen dat de concrete aanleiding tot de verhuis van Zele naar Lokeren een aanbeveling is van de interne preventiedienst van De Post: de veiligheid van de medewerkers bij het laden en lossen kan daar niet afdoende gegarandeerd worden.

De verhuis zelf ligt in de lijn van de aangekondigde reorganisatie binnen de divisie mail van De Post. Die reorganisatie is niet de hoofdrede van de verhuis. Het is inderdaad zo dat in de periode 2009 tot 2013 een zeer ingrijpende reorganisatie van het logistieke netwerk van de divisie mail zal doorgevoerd worden. Het netwerk van 500 distributiekantoren zal stapsgewijze omgevormd worden tot een netwerk van 128 operationele platformen en ongeveer 1.500 depots. Dit kan betekenen dat een distributiekantoor dat nu in een bepaalde gemeente is gesitueerd, kan samengevoegd worden met andere in een nieuw operationeel platform.

Het gaat hier enkel en alleen om de sorteer- en distributieactiviteiten: de dienstverlening aan de loketten wordt hier niet door beïnvloed. Bovendien zal deze reorganisatie geen enkele impact hebben op de dienstverlening aan de klanten. De dagelijkse postbedeling zal over heel het grondgebied van het Rijk gegarandeerd blijven. De universele dienstverlening komt natuurlijk niet in het gedrang.

Ten slotte en zoals bij andere ingrijpende veranderingen eveneens het geval was, engageert De Post zich om over deze reorganisatie die over enkele jaren gespreid wordt, grondig te overleggen met de sociale partners en deze door te voeren zonder naakte ontslagen. Die reorganisatie is momenteel in volle voorbereiding. In deze fase kan ik onmogelijk ingaan op de concrete uitvoering van het plan op lokaal vlak. Over de lokalisatie van de toekomstige platformen is immers nog niet beslist.

Zodra de reorganisatie concreet gestalte krijgt, zullen de betrokken gemeenten verder worden ingelicht.

**15.03** **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp dat u voorlopig nog niet kenbaar wil maken welke sorteercentra in de toekomst eventueel zullen verdwijnen. Het zullen er in elk geval heel wat zijn, met name 528.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag of er contact is geweest met het gemeentebestuur van Zele. Die gemeente heeft een paar jaren geleden geïnvesteerd in parkeerplaats om het sorteercentrum beter te doen

werken. Het zou spijtig zijn dat er met dit gemeentebestuur geen contact is opgenomen voor de verhuis die al binnen enkele maanden zal plaatsvinden.

**15.04** Minister **Steven Vanackere**: Ik kan u niet bevestigen of er contact is geweest het gemeentebestuur van Zele. Ik wil dat gerust nagaan.

U hebt in mijn antwoord gehoord dat dit niets te maken heeft met dienstverlening ten opzichte van het cliënteel, maar wel met een reorganisatie. Die moet een aantal interne noodwendigheden respecteren. Buiten goed overleg dat er altijd moet zijn met een lokaal bestuur, al was het maar om te kunnen spreken over de aanwending van eventueel onroerend goed dat niet meer geaffecteerd is aan de postexploitatie, is een overleg met de gemeente niet van die aard om invloed te hebben op hetgeen hier in het gedrang komt. Het gaat hier om een reorganisatie die voornamelijk binnen de divisie mail moet zorgen voor een betere organisatie zonder dat dit een invloed heeft op het cliënteel.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**16** **Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een alternatief voor het goederenvervoer op spoorlijn 50A" (nr. 10806)**

**16** **Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "une alternative pour le transport de marchandises sur la ligne ferroviaire 50A" (n° 10806)**

**16.01** **Patrick De Groote (N-VA)**: Mijnheer de minister, ik stel mijn vraag naar aanleiding van een artikel in Het Laatste Nieuws. Een niet nader bepaalde bron bij de NMBS – het zou om een eminent persoon gaan die om beroepsredenen niet uit eigen naam kan spreken; het wordt dus spannend – zegt in dat artikel dat de denkpiste van een spoorlijn tussen Heist en Eeklo is gevolgd, maar dat het niet tot een concreet plan is gekomen. Volgens Infrabel was de uitbreiding van de spoorlijn tussen Gent en Brugge de enige oplossing om de haven van Zeebrugge te ontsluiten.

Dat er een alternatief was, werd volgens die persoon altijd verzwegen. Het alternatief is de aanleg van een spoorlijn voor goederentrafiek tussen Zeebrugge, Gent en Antwerpen. De spoorlijn kan worden aangelegd langs het Schipdonkkanaal, in de volksmond de Blinker genoemd, zonder veel onteigeningen en zonder dicht bebouwde dorpen te doorkruisen.

Het artikel verscheen naar aanleiding van de aanleg van een derde en vierde spoorlijn met de problemen in Moerbrugge, waarover ik vroeger reeds vragen heb gesteld.

Met de aanleg van het derde en vierde spoor, de 50A, zal de capaciteit 5 tot 6 keer kunnen worden verhoogd.

Mijnheer de minister, ik heb hierover een aantal vragen.

Ten eerste, wat waren de redenen om de alternatieve denkpiste niet te volgen? Waarom heeft men die piste niet bewandeld?

Ten tweede, wat zou de verhoogde capaciteit zijn geweest als men de alternatieve piste zou zijn gevolgd?

Ten derde, wat zijn eventueel de redenen om de alternatieve denkpiste niet opnieuw op te vissen?

**16.02** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer De Groote, met niet nader bepaalde bronnen begeven wij ons altijd op een wat glibberig pad.

Ik kan u zeggen dat een project van een nieuwe spoorlijn tussen Heist en Eeklo bij Infrabel Toegang tot het Net niet bekend is. Wordt hier gedacht aan de havengoederenlijn 77 tussen Zeebrugge en Antwerpen Linkeroever via Zelzate? Dat project werd aangehouden in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, maar het gaat over een zeerlangetermijnproject. Of gaat het over de oude lijn Eeklo-Brugge, een spoor dat in de jaren '60 uit dienst is gesteld?

In elk geval, het derde en het vierde spoor tussen Gent en Brugge zijn niet alleen nodig voor het goederenvervoer, maar ook om meer capaciteit te bieden voor het reizigersverkeer en zo een vlotter en stipter verkeer mogelijk te maken.

Het alternatieve voorstel waarover u het hebt, biedt voor het reizigersvervoer geen oplossing.

**16.03 Patrick De Groote (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: La question n° 10817 de M. Perpète est reportée.

Je propose que nous terminions par le point 27 de l'agenda.

**16.04 Camille Dieu (PS):** Monsieur le président, ne serait-il pas possible de poursuivre jusqu'au point 31, ce qui me permettrait de poser ma question?

Le **président**: M. le ministre souhaite partir à 17.15 heures au plus tard. Il y a quand même six intervenants.

#### **17 Questions jointes de**

- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'introduction d'un billet de transport en commun uniformisé" (n° 10826)

- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le rôle de la SNCB dans le retard dans la mise en place d'un ticket unique" (n° 10839)

- M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "une collaboration entre la SNCB et d'autres sociétés de transport public en vue de l'instauration d'un billet commun" (n° 10851)

- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le système de billet commun aux quatre sociétés de transport public" (n° 10854)

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le blocage du ticket uniformisé" (n° 10857)

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le ticket uniformisé pour les transports en commun" (n° 10866)

- M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le ticket uniformisé" (n° 10867)

- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'instauration d'un titre de transport unique sur les réseaux STIB, De Lijn, SNCB et TEC" (n° 10935)

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'interopérabilité pour les billets" (n° 11028)

- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le billet électronique" (n° 11135)

#### **17 Samengevoegde vragen van**

- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de invoering van een uniform biljet voor het openbaar vervoer" (nr. 10826)

- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de rol van de NMBS in de vertraging van de invoering van het eengemaakte ticket" (nr. 10839)

- de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een samenwerking van de NMBS met andere vervoersmaatschappijen inzake een algemeen ticket" (nr. 10851)

- de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gezamenlijk ticketsysteem voor de vier openbare vervoersmaatschappijen" (nr. 10854)

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het blokkeren van het uniform gemaakte reisbiljet" (nr. 10857)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het uniform gemaakte reisbiljet voor het openbaar vervoer" (nr. 10866)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het uniform gemaakte reisbiljet" (nr. 10867)
- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de invoering van een enig vervoerbewijs voor de MIVB, De Lijn, de NMBS en de TEC" (nr. 10935)
- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de interoperabele ticketing" (nr. 11028)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het e-ticket" (nr. 11135)

**17.01 David Lavaux** (cdH): Monsieur le ministre, le ministre flamand de la Mobilité a récemment déploré le manque de volonté politique de la SNCB dans la mise en place du ticket uniformisé pour tous les transports en commun. Ce projet est en discussion depuis plusieurs années et j'ai déjà eu l'occasion d'interroger votre prédécesseur sur le sujet.

Monsieur le ministre, confirmez-vous ce manque de volonté dans le chef de la SNCB?

Quel est l'état d'avancement de ce ticket unique?

Sera-t-il utilisable concrètement et prochainement?

Pour quelles raisons le projet de coopération entre les sociétés de transport n'est-il pas encore signé par la SNCB?

Les organes de gestion de la SCNB vont-ils rapidement se saisir de la question et ratifier le projet?

**17.02 Patrick De Groote** (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal kort zijn. De Vlaamse minister van Mobiliteit reageert in het Vlaams Parlement op het gemeenschappelijk project van een eengemaakt ticketsysteem, maar dan wel voor vier openbare vervoermaatschappijen, waarbij ze de verantwoordelijkheid voor de vertraging eigenlijk een beetje afschuift op de NMBS-holding.

Hoeveel investeerden respectievelijk de vervoermaatschappijen in het gemeenschappelijk project van eengemaakte elektronische kaart?

Bevestigt u de uitspraken van de woordvoerder van de NMBS dat er voor de zomer een gemeenschappelijk ticket voor de NMBS en een van de regionale vervoermaatschappijen komt?

Is dat gemeenschappelijk ticket de Ubigokaart?

Laatste vraag, hoe overlegt de NMBS met andere openbaarvervoermaatschappijen?

**17.03 Camille Dieu** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous avons aussi relevé que la ministre flamande de la Mobilité, Mme Van Brempt, a accusé la SNCB de manquer de volonté par rapport à ce projet de coopération avec les sociétés régionales de transport.

On sait que la STIB a déjà remplacé le ticket papier par une carte à puce appelée Mobib mais aussi que la Commission pour la protection de vie privée avait émis une remarque au sujet du profilage de la clientèle car cette carte est nominative et permet de voir le trajet parcouru.

Il semble que la filiale informatique de la SNCB a réalisé des tests à propos de cette possibilité – "La Libre Belgique" en faisait déjà état en mai 2008 – et qu'un logiciel de reconnaissance de la carte à puce unique semble fonctionner. On s'interroge donc aujourd'hui sur le fait de savoir pourquoi tout cela prend autant de temps.

M. Govaerts, porte-parole de la SNCB, a expliqué que la SNCB travaillait en fonction du contrat de gestion et voulait la mise au point d'un système de tickets intégré.

Où en est-on par rapport à ce projet?

La SNCB a-t-elle réalisé une nouvelle étude? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions?

Cette étude est-elle à l'origine du retard qu'on peut constater? Sinon, quelles sont les raisons de ce retard?

La SNCB souhaite-t-elle trouver une autre technique que celle de Mobib afin de préserver l'anonymat des usagers?

Quel est le coût de la mise en œuvre de ce projet?

**17.04 Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, votre collègue flamande, Mme Van Brempt n'y est pas allée de main morte dans ses déclarations. Peut-être en a-t-elle besoin à l'approche des élections régionales.

Selon ses dires, d'une part, la SNCB bloquerait l'introduction d'un ticket uniformisé – le coupable est donc désigné – et, d'autre part, il y aurait une absence de volonté politique pour solutionner le problème.

Mes questions sont la conséquence de ces déclarations.

Avez-vous déjà évoqué le sujet avec l'intéressée? Vous a-t-elle contacté pour dire que le manque de volonté politique lui posait un problème? Je vois à votre réaction que c'est vous qui avez pris contact. Quel est l'état des négociations ou en tout cas de vos discussions?

Quel est l'état des négociations avec les différentes Régions? Pour Bruxelles, on sait ce qu'il en est puisque vous avez montré votre carte.

S'il y a blocage, où se situe-t-il actuellement? Quelles en sont les raisons? Y a-t-il des responsabilités politiques à épingler?

Quelles sont les initiatives que vous comptez prendre non pour éviter ce genre de déclarations – nous sommes dans un pays libre; il y aura toujours des déclarations – mais pour les contredire ou faire en sorte que ce blocage saute et qu'on puisse avoir le plus rapidement possible un ticket uniformisé. C'est de l'intérêt de tous, à la fois des usagers, des transports publics et de ceux qui considèrent que ces transports publics devraient travailler ensemble.

**17.05 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, collega's, het protocolakkoord dat destijds tussen de verschillende, regionale ministers en de toenmalige staatssecretaris werd gesloten, dateert van eind mei 2006. Op dat moment werd een werkgroep, geleid door Syntigo, een dochteronderneming van de NMBS, opgericht, om tot een interoperabel ticket voor de NMBS en de andere, regionale vervoermaatschappijen te komen.

De discussie ging natuurlijk over de vraag welke gegevens op de smart card in kwestie moesten komen. Er werd een debat over de privacywetgeving gevoerd, evenals over de manier waarop de invoering van de smart card moest worden georganiseerd.

Een jaar later, zijnde eind december 2007, was er een akkoord over de uitwerking van voornoemde organisatiestructuur. Op basis van de Calypsotechnologie werd ook een kaart aangemaakt die het Belgische model zou kunnen zijn.

Na de aanmaak ergens in 2008 blijkt dat de NMBS aan IBM Consulting vraagt een studie van de budgettaire kostprijs, de implementatie van de smart card en de organisatiestructuur op te maken. Wij lezen vervolgens dat de NMBS niet langer voorstander van de uitvoering van het Ubigoproject is. Uit de beheersovereenkomsten van de toenmalige minister van Overheidsbedrijven, die wij toen hebben besproken en hebben kunnen inzien, blijkt ook dat ter zake geen aparte kredieten waren uitgetrokken.

Tijdens de commissievergadering van 3 november 2008 stelde ik de minister een vraag over de intenties

van de NMBS en over de reden waarom de uitvoering van Ubigo er niet meer is gekomen. De minister heeft toen geantwoord dat de discussie inderdaad over de financiën en de terugverdieneffecten ging. Zij antwoordde echter ook dat zij bij de NMBS een studie zou bestellen.

Mijnheer de minister, ik kom tot mijn vragen.

Wat is vandaag uw standpunt, als toezichtminister over voornoemde, interoperabele ticketing?

Wat is het resultaat van genoemde studie, die in november 2008 werd aangekondigd?

**17.06 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, er is al heel wat aan bod gekomen. Ik zal hierover dus niet te lang uitweiden.

Uiteraard is het doel dat elke gebruiker van het openbaar vervoer met een kaart op elke vorm van openbaar vervoer terecht kan, en in de lijn van mijn eerdere vraag, liefst ook nog op andere vormen van vervoer.

Laten we beginnen met de integratie van een e-ticket voor trein, tram, metro en bus. Wij moeten natuurlijk goed opletten hoe wij dat invoeren. In Nederland heeft men dat holderdebolder gedaan, met alle gevolgen van dien. Daar bleek het OV-ticket, zoals het daar wordt genoemd, niet waterdicht te zijn. Men heeft dat moeten intrekken, updates moeten zoeken enzovoort. Het heeft daar voor heel wat kopzorgen gezorgd. Ik denk dus dat het goed is om rustig en beredeneerd te zoeken naar de beste manier om tot een ticket voor alle openbaarvervoerswijzen te komen.

Ik denk dat het ook niet meer dan logisch is dat men financieel heeft onderzocht wat het kostenplaatje zou zijn van een ticket voor alle openbare vervoersmaatschappijen, terwijl een bepaalde vervoersmaatschappij al een bepaalde weg was ingeslagen en een bepaalde technologie had gehanteerd. Het meest logische is om daarop aan te sluiten.

Ik heb begrepen dat men vanuit de doelstelling in 2006 om een ticket te ontwikkelen vanuit de vier openbarevervoersmaatschappijen stilaan is geëvolueerd naar een situatie waarbij men via afspraken tot een gemeenschappelijke technologie komt en waarbij de kaarten interoperabel zouden worden bij de verschillende vervoersmaatschappijen. Er zou in dat geval niet meer worden gesproken van een overkoepelend platform. Ik denk dat dat eigenlijk een minder relevante discussie is. Het meest relevante is natuurlijk dat elke gebruiker van het openbaar vervoer zijn kaart kan gebruiken bij de verschillende openbarevervoersmaatschappijen.

Ik denk dat de uitspraken van minister Van Brempt in het jaar 2009 moeten worden gezien. De eerste concrete stappen zullen met de MIVB worden gezet. Dat is ook logisch, want bijna een kwart van de abonnementen bij de NMBS naar Brussel zijn gecombineerde abonnementen met de MIVB. Het is logisch dat men eerst samen met die vervoersmaatschappij tot een ticket komt en daarna wordt gekeken of de andere openbarevervoersmaatschappijen daarbij kunnen aansluiten. Als men dat tegen 2010 ambiëert, denk ik toch dat men moeilijk kan zeggen dat de NMBS de boel blokkeert.

Mijnheer de minister, welke inspanningen heeft de NMBS reeds geleverd voor de invoering van een uniform ticket? Wat is de huidige stand van zaken en de verdere planning? Hebt u een zicht op de timing van de andere maatschappijen? Wanneer Vlaanderen nu zegt dat de NMBS de boel blokkeert, wil dat zeggen dat De Lijn wel al volledig klaar is? Moeten er nog knelpunten worden weggewerkt voor de invoering van een uniform ticket, bijvoorbeeld met betrekking tot de gebruikte technologie? Wat is de stand van zaken?

**17.07 Minister Steven Vanackere:** Mijnheer de voorzitter, ik meen dat een aantal overwegingen, in het bijzonder van collega Van den Bergh, de vraag in de juiste context schetst. Men moet goed onderscheid maken tussen een aantal stappen die noodzakelijk zijn om te komen tot een uniek biljet.

Ik wil u er eerst aan herinneren dat op 31 mei 2006 alle ministers die op dat ogenblik betrokken waren bij het openbaar vervoer, een protocol hebben ondertekend, uiteraard met medewerking van de vervoersmaatschappijen, met de bedoeling de koers te volgen van de introductie van een uniek reisbiljet. Op het Overlegcomité van 30 maart 2007 zijn trouwens de krachtlijnen goedgekeurd, opnieuw door alle regeringen, van een rapport dat diende om te kijken hoe men dat tot stand kon brengen.

Om daartoe te komen, is het belangrijk goed het onderscheid te maken tussen enerzijds, de technologie die

de openbare vervoersmaatschappijen moet toelaten te participeren aan het unieke reisbiljet, en anderzijds, de inspanningen die te maken hebben met het operationaliseren van die technologie bij elk van de vervoersmaatschappijen.

L'intention a toujours été d'introduire un support unique pour les titres de transport, mais dans le respect d'une logique du "chacun à son rythme", sans freiner les autres, avec une plate-forme centrale garantissant compatibilité technique et coordination; et pour chacun selon ses tarifs et sa visibilité.

Il n'a donc jamais été question d'un big bang permettant d'avoir un jour une carte unique, où l'on pourrait dire que l'un ou l'autre est en train de freiner.

Neen, het is wel degelijk de bedoeling om voort te bouwen op een bestaande technologie en ervoor te zorgen dat elk van de bestaande operatoren dezelfde technologie gebruikt.

Il est vrai que c'est la STIB qui, en 2002-2003, a décidé de travailler et d'avancer avec la technologie Calypso. Aujourd'hui, il me semble sage de dire que l'ensemble des opérateurs – la SNCB et les trois opérateurs régionaux – se sont mis d'accord pour utiliser cette technologie de façon commune, avec peut-être quelques adaptations.

Om nu die technologie te hanteren, is er ook een beheersstructuur nodig. Vandaar dat verwezen moet worden naar de dochtermaatschappij van de NMBS Syntigo. Er ligt wat dat betreft inderdaad een voorstel van akkoord voor. Dat voorstel slaat niet alleen op die technologie, maar ook op de manier waarop die structuur beheerd wordt.

Bij de ondertekenende partijen is de NMBS daarbij nog geen partij, nóg geen partij. Ik zeg het zoals ik het denk. Ik meen namelijk wel dat men daartoe zal komen. Dat mag ook niet worden overdreven in termen van belang. Vergeet niet dat de overeenstemming over de technologie bij wijze van spreke vergelijkbaar is met het pakhuis, waar vervolgens elke operator heel veel investeringen zal moeten doen om te zorgen voor de kaarten, de ontwaardingsapparatuur en alle andere apparatuur, nodig om de technologie te gebruiken. Het is juist dat de NMBS dat stuk van het verhaal, dus over de vraag hoe de beheersstructuur opgevat zal worden om met Syntigo de technologie te beheren, nog niet ondertekend heeft.

Ik heb trouwens aan de NMBS gevraagd om mij erover te informeren wat er nog aan hindert, om te zorgen dat men zo snel als mogelijk wel tot een overeenstemming kan komen.

Oui, j'ai appelé ma collègue flamande pour constater que nous étions plutôt d'accord sur certains points:

- premièrement, qu'il s'agissait de maintenir la technologie telle que développée initialement à Bruxelles et ensuite comme plate-forme belge pour l'ensemble des opérateurs;
- deuxièmement, qu'il fallait trouver un accord pour la gestion de cette technologie mais que
- troisièmement, on entrerait dans une logique dans laquelle chaque entreprise, pour ce qui la concerne, devra exécuter cette technologie à un coût qui n'est pas moindre.

Il faut souligner que si la STIB a été précurseur, c'est parce que son matériel d'oblitération était venu à échéance et qu'on trouvait que le moment était venu d'introduire une nouvelle technologie. La même chose vaut probablement pour l'ensemble des opérateurs: il faut que cela se fasse au rythme de chaque entreprise mais il faut le faire dans la "langue" technologique permettant des systèmes analogues.

En effet, il n'est pas du tout surprenant, comme le disait M. Van den Bergh, que la SNCB – qui entre parfaitement dans cette logique et dans celle de l'accord entre les gouvernements, le protocole et celle de l'accord intervenu en comité de concertation –, fasse son premier projet avec la STIB. C'est bien la preuve que la SNCB ne bloque pas l'exécution d'un accord.

On m'a posé des questions sur les frais, l'investissement. Je ne peux pas vous répondre aujourd'hui mais il est possible que je puisse vous donner des renseignements ultérieurement. Il faut reconnaître cependant que la grande majorité des coûts engendrés par l'introduction de ce ticket unique n'a pas trait au développement de la technologie mais plutôt à la logique de la mise en œuvre. J'ignore le prix que cela représente pour De Lijn ou pour les autres.

Voor die beheersstructuur heb ik ook aan de directie van de NMBS laten weten dat het mijn overtuiging is dat wij ideaal gesproken snel overeenstemming moeten bereiken, en dan niet alleen over de technologie,

maar ook over de beheersstructuur. Het gevolg van een en ander is dat het gesprek met mijn collega van de Vlaamse regering eigenlijk relatief positief was. Wij hebben immers vastgesteld dat er geen sprake is van mekaar blokkeren, wel integendeel, en dat wij met zijn allen vooruitgang kunnen boeken. Dat zal echter in het tempo zijn van elk van de operatoren. Ook voor de NMBS moet men erkennen dat de operationalisering van een en ander best wel belangrijke budgetten zal vergen, reden te meer om dat in een eerste fase te doen met degenen die het verste gevorderd zijn, in casu de MIVB in Brussel.

**17.08 David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, je prends bonne note de vos explications, monsieur le ministre. Nous pouvons déjà nous réjouir, comme vous l'avez dit, que nous parlons la même langue informatique. On peut aussi remarquer que les rythmes sont différents: la SNCB a un rythme beaucoup plus lent: la société est plus que centenaire et il lui faut un certain temps d'adaptation. J'espère que cette période sera la plus courte possible.

On avance et on prend note des progrès, mais j'espère que la SNCB aura les moyens budgétaires suffisants et qu'elle les mette rapidement en œuvre. Bénéficier de cette facilité permise par les techniques modernes sera un élément important pour le public.

**17.09 Patrick De Groote** (N-VA): Mijnheer de minister, ik moet zeggen dat ik aanvankelijk dacht aan een blokkering vanwege de NMBS. Ik heb geprobeerd om aandachtig naar uw antwoord te luisteren. Ik moet zeggen dat u mij grotendeels hebt overtuigd. Ik heb begrepen dat men voortwerkt aan de technologie, om die dan voort te gebruiken tussen de verschillende operatoren.

Het is, zoals u stelt, inderdaad noodzakelijk dat er een snelle overeenstemming komt, vooral over de beheersstructuur. Dat is toch wel noodzakelijk.

U haalt het idee aan van het stapsgewijs werken. Dat is misschien wel goed als strategie. Wij moeten echter vooral het einddoel voor ogen houden en dat is - de heer Van den Bergh heeft het aangehaald - dat elke gebruiker zijn kaart moet kunnen gebruiken bij de diverse maatschappijen. Dat is het belangrijkste.

**17.10 Camille Dieu** (PS): Monsieur le président, je n'ai rien à ajouter à ce qu'a dit M. Lavaux.

**17.11 Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

Cependant, après avoir entendu les propos enflammés de la ministre flamande, je m'étonne d'entendre les propos pour le moins positifs que vous avez tenus, monsieur le ministre. Évidemment, les lieux sont différents puisque les premiers ont été tenus au Parlement flamand.

Cela dit, vous avez raison. Il faut y aller progressivement. Tout le monde doit accepter la situation puisqu'un accord a été conclu.

Cela dit, un protocole a été signé en 2006. Trois ans se sont maintenant écoulés, la technologie doit avancer et une certaine concordance doit être respectée. Avouez qu'il devrait être possible d'avancer plus rapidement.

Enfin, vous n'avez pas répondu à ma dernière question relative à la Région wallonne. Où en est la concordance logistique, technique avec les TEC? Je ne vous demande pas de me dire que l'escargot wallon est plus avancé que l'escargot flamand ou bruxellois. Mais pourriez-vous me dire ce qu'il en est exactement?

**17.12 Steven Vanackere**, ministre: Votre dernière question me permet de réagir: à ceux qui disent que les choses n'avancent pas assez vite, je puis répondre qu'aujourd'hui, parmi les quatre opérateurs belges, deux disposent d'une expérience vécue avec succès de l'utilisation de cette carte unique dans le sens souhaité; il s'agit de la STIB et de la SNCB. Les quatre se sont mis d'accord qu'en ce qui concerne le développement de la technologie, il est préférable de choisir ce qui a été développé à Bruxelles avec Calypso, en apportant d'éventuelles légères modifications, et, sous la houlette de Syntigo, de s'accorder sur cette technologie.

Il est vrai que, pour ce qui concerne un élément de la technologie, plus précisément la gestion dans une "beheersstructuur", il manque encore la signature de la SNCB.

À un moment, mon collègue a déclaré que la SNCB n'avait pas encore signé. Affirmer qu'ils bloquent le processus ne serait qu'interprétation, mais, selon la liste des réalisations des uns et des autres, je ne peux

simplement pas affirmer que la SNCB aurait attrapé un retard trop important.

Voor de rest spreek ik niet over de andere bedrijven.

**17.13 Jean-Luc Crucke (MR):** Monsieur le ministre, je suis votre raisonnement et quand vous dites que ce n'est ni la SNCB ni la STIB, il n'est pas difficile de trouver où le bât blesse. On renvoie la balle au niveau des Régions.

M. Van den Bergh peut demander à ses collègues au Parlement flamand et je me ferai un plaisir de le faire au Parlement wallon.

**17.14 Steven Vanackere,** ministre: Monsieur Crucke, un nouveau malentendu risque de s'installer.

Dès le début, il a été dit qu'il fallait réaliser un accord entre les quatre opérateurs quant à la technologie à adopter, chacun devant, ensuite, adopter le rythme qui correspond à l'espérance de vie de son système, ce qui implique nécessairement un certain temps. À partir de ce moment-là, il faut accepter que cela prenne un peu plus de temps en Flandre qu'à Bruxelles. En effet, c'est à un hasard historique que l'on doit que le système venu à échéance a été remplacé par un système qui est aujourd'hui en train de devenir le modèle. Je ne pense donc pas qu'il faille donner de mauvais ou de bons points à l'un ou à l'autre. L'important était de se mettre d'accord sur une même technologie commune. Ensuite, il faudra qu'au niveau fédéral, on puisse avancer à un rythme convenable en termes d'opérationnalisation au niveau de la SNCB.

Permettez-moi de vous dire que nous ne sommes pas restés les bras croisés dans la mesure où il existe déjà un projet auquel est associée Bruxelles avec la STIB.

**17.15 Jean-Luc Crucke (MR):** Monsieur le ministre, si vous ne faisiez pas de la politique, vous devriez en faire. Parce que le hasard politique tel que vous l'appellez, c'est assez bien.

Le **président:** Vous avez été à la manœuvre quand vous étiez directeur général adjoint de la STIB!

**17.16 Steven Vanackere,** ministre: Je m'en rends compte! Heureusement!

Le **président:** Vous êtes tranquille avec votre conscience en rentrant chez vous!

**17.17 David Geerts (sp.a):** Ik meen dat de discussie niet gaat over de technische impact. Het gaat erom wat de financiële kosten voor de NMBS zijn. Uw voorganger zei dat er gevraagd werd om dat te bestuderen. Mijn vraag is: is die studie eigenlijk wel besteld?

**17.18 Minister Steven Vanackere:** Ik heb daarop niet geantwoord, omdat ik geen weet had van een bijkomende vraag van mijn voorgangers, volgens u in november 2008. Ik kan alleen maar zeggen dat ik, ook door persoonlijke belangstelling gedreven, ondertussen de betrokkenen heb aangesproken. Ik heb geen weet van de resultaten van een of andere bijkomende studie.

Blijkbaar heeft de vraag van mevrouw Vervotte van november vooral betrekking op de fasering en de geleidelijkheid waarmee dat, wat de NMBS betreft, in werking gezet zou kunnen worden. Klopt dat? Ik was er niet bij. Als het gaat over vragen die door voorgangers gesteld zijn, dan heb ik het iets lastiger om daar voor de vuist weg op te antwoorden.

**17.19 David Geerts (sp.a):** Dat was wat ik in mijn neerslag had gezet, omdat het debat ging over welke middelen tijdens de fasering kunnen worden vrijgemaakt. De realisatie zal bepalen welke budgettaire middelen bij de NMBS kunnen worden vrijgemaakt om dit te implementeren. Dat, maar niet het technisch aspect, is de kern van het debat.

**17.20 Minister Steven Vanackere:** Mijn antwoord schiet, wat dat betreft, wat te kort. Ik wil daarop gerust nog terugkomen.

**17.21 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de vice-eerste minister, ik dank u voor het antwoord.

Het belangrijkste om te noteren is dat er overeenstemming bestaat over de techniek en dat er in de praktijk

een project wordt uitgewerkt tegen eind 2010, begin 2011 op het moment dat de MIVB de metro zal afsluiten als men niet over een dergelijke kaart beschikt.

Een praktische vraag die ik mij daarbij stel, is of de NMBS op dat moment die kaarten al zal kunnen lezen en dit in de praktijk dus effectief zal kunnen werken. Ik begrijp dat dit nu misschien iets te gedetailleerd is om op te antwoorden. We kunnen daarop nog terugkomen.

Tot slot is het goed dat u rechtstreeks contact had met de Vlaamse minister; alzo is dat debat tenminste uit de wereld. Ik heb het verslag bij. Ik heb begrepen dat de uitspraken over de budgetten van De Lijn werden gedaan tijdens een vrij moeilijke hoorzitting met het Rekenhof. Het was misschien een bliksemafleider op dat moment. Laten wij hopen dat het misverstand de wereld is uitgeholpen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 17.29 heures.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.29 uur.*