

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 23 MAART 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 23 MARS 2009

Après-midi

La séance est ouverte à 14.20 heures et présidée par M. Jean-Jacques Flahaux.

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

01 Questions jointes de

- M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'utilisation des langues dans les annonces dans les trains" (n° 11252)

- Mme Ulla Werbrouck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la communication des retards importants aux voyageurs étrangers" (n° 11923)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het taalgebruik bij de aankondigingen in de treinen" (nr. 11252)

- mevrouw Ulla Werbrouck aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het meedelen van significante vertragingen aan buitenlandse treinreizigers" (nr. 11923)

01.01 Ulla Werbrouck (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in 2008 stelde de NMBS haar jaarverslag 2007 voor, met als hoofdthema "Groeien in dialoog". Dat is heel mooi, maar in 2009 stellen de pendelaars, waaronder ikzelf, nog dagelijks vast dat deze aangekondigde groei in dialoog te wensen overlaat.

Buitenlandse treinreizigers blijven op hun honger zitten. Ze weten nooit wat er gebeurt. Als er een grote vertraging is door bijvoorbeeld een zelfmoordpoging of eender wat, gebeurt de aankondiging altijd in het Nederlands op de lijnen van Vlaanderen naar Brussel. Mensen die het Nederlands niet machtig zijn, begrijpen er niets van.

Ook de controleurs, aan wie iedereen op dat moment vragen stelt, doen geen moeite om de buitenlandse personen goed in te lichten.

Ik wil daaromtrent wat vragen stellen. Is het niet mogelijk om belangrijke dienstmededelingen, zoals grote vertragingen van een halfuur tot een uur, tijdens de treinrit mee te delen in drie talen - Frans, Nederlands en Engels? Het gaat tenslotte niet om een vertraging van vijf minuten. Voor mensen die moeten overstappen op de Thalys en geen Nederlands verstaan, is het immers heel moeilijk.

Is het niet aangewezen om de dienstmededeling op de elektrische borden in de treinen in het Nederlands, Frans en Engels op te stellen, opnieuw om de buitenlanders van antwoord te kunnen zijn?

Is het ook niet aangewezen dat dergelijke mededelingen in de stations in die drie talen worden aangekondigd via het centrale omroepsysteem?

Moet de instructie niet worden gegeven aan treinbegeleiders en conducteurs om buitenlandse mensen

spontaan aan te spreken in plaats van te wachten tot deze naar hen komen, en hen mee te delen dat de trein een vertraging heeft opgelopen, maar dat een bepaalde oplossing kan worden voorgesteld?

01.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je me joins à la demande qui est faite dans la mesure où j'ai déjà interrogé la ministre Vervotte à propos de la SNCB qui, en tant qu'organisme national, est soumise aux lois linguistiques en matière administrative. À ce titre, les annonces à bord d'un train doivent être faites dans la langue de la Région dans laquelle le train circule ou stationne.

Dans la Région de Bruxelles-Capitale, les annonces doivent normalement être faites dans les deux langues. Mais j'ai souligné – et je n'ai pas changé d'avis à ce sujet – que cela ne milite pas pour l'expression d'un pays qui, certes, est fédéral, mais qui doit continuer à être multilingue surtout qu'il abrite en son sein toute une série d'institutions internationales que ce soit l'Union européenne, l'OTAN ou le Benelux.

Je continue à être surpris que, dans un train effectuant la totalité de son parcours en Wallonie, l'annonceur du train ne se donne pas la peine de faire son annonce également en français ou en anglais car le SHAPE se trouve à Casteau et bon nombre de ses membres qui sont originaires de pays d'Europe et d'Amérique ne pratiquent ni la langue de Voltaire ni celle de Vondel.

Au nom de la diversité de notre Nation que je prône – même si c'est difficile –, je souhaiterais que, partout dans les trains, les annonces soient faites dans toutes les langues parlées dans le pays quel que soit le lieu où l'on se trouve. C'est ainsi qu'en Wallonie, par exemple, les annonces devraient donc également être faites en néerlandais; regardons ce qui se passe en Suisse qui est aussi un pays fédéral.

Mme Vervotte avait également signalé que la commission permanente de contrôle linguistique autorise uniquement une dérogation pour des trains du trafic international, à condition que les trois langues nationales belges soient au moins utilisées, ce qui est le cas, par exemple, pour les Thalys où lesdites langues plus l'anglais sont utilisées.

Pourquoi ne pas agir pour que ce principe soit généralisé à tous les trains circulant en Belgique en y ajoutant l'anglais dans la mesure où notre pays qui – il est vrai – est de taille lilliputienne, est fréquenté notamment par des citoyens européens? Pourquoi, à terme, si le besoin s'en fait ressentir, ne pourrait-on pas envisager de faire les annonces en espagnol, en italien ou en swahili?

Mme Vervotte m'avait aussi indiqué qu'il est conseillé aux accompagnateurs de train, à titre commercial, de s'efforcer de fournir aux clients les informations nécessaires dans leur langue, ce qui semblait, selon elle, un minimum.

Par ailleurs, dans les trains est appliquée une règle administrative. Or, si la SNCB est une entreprise publique, elle est avant tout une entreprise commerciale. J'ai le souvenir, lors d'un moment de fièvre linguistique qui est hélas devenu coutumier dans notre pays, qu'Yves Leterme, alors premier ministre avait répondu en séance plénière à un de mes collègues que ce qui touche au commerce ne relève pas des lois linguistiques.

Dans la mesure où la SNCB transporte des clients qui achètent un moyen de transport, il y a transaction commerciale au-delà du service rendu à un administré. La règle appliquée à la SNCB peut donc être modifiée sans problème.

Si demain la Deutsche Bahn ou la SNCF proposaient des trains sur nos lignes, seraient-ils soumis aux lois linguistiques?

Me référant à votre dernière confrontation avec Mme Milquet, dont j'ai apprécié le contenu, il m'apparaît qu'au-delà des turpitudes linguistiques, vous avez le souci de la population et de l'accueil des voyageurs. À cet égard, je suis content que ma question soit jointe à celle de Mme Werbrouck.

01.03 Steven Vanackere, ministre: Pour commencer, je répète la réponse formulée lors de votre question précédente: la SNCB, en tant qu'organisme national, qu'entreprise publique, est soumise aux lois linguistiques en matières administratives. L'analyse juridique ne laisse planer aucun doute à ce sujet malgré votre argument de service commercial.

En conclusion, les annonces à bord d'un train doivent se faire dans la langue de la Région dans laquelle il

circule ou stationne.

Mevrouw Werbrouck, dat is een basisuitgangspunt. De NMBS heeft zich te houden aan een realiteit die juridisch is en die betekent dat de lokalisatie van de trein meteen bepalend is voor de taal die er minstens gebruikt moet worden.

De informatie die wordt omgeroepen in de stations of wordt aangegeven op de elektronische aankondigingsborden moet gebeuren in de taal van de regio, zoals opgelegd door de taalwetgeving.

À Bruxelles-Capitale, en revanche, les annonces doivent obligatoirement être bilingues. La Commission permanente de contrôle linguistique n'autorise qu'une dérogation: pour les trains de trafic international, à condition que les trois langues nationales – le néerlandais, le français, l'allemand - soient utilisées.

In dat geval, wanneer de drie nationale talen worden gebruikt op treinen van internationaal verkeer, mag ook als vierde taal het Engels worden gebruikt. Dan zitten wij inderdaad, om de heer Flahaux te parafraseren, niet alleen met Voltaire en Vondel maar ook met Goethe en Shakespeare.

Il est conseillé aux accompagnateurs de trains, à titre commercial et dans la mesure du possible, de circuler dans le train et de fournir aux clients les informations nécessaires dans leur langue respective.

Ik denk dat men ook daar een evenwicht moet hanteren in wat men kan verwachten.

Telkens een incident, een ongeval of een vertraging de normale rit van een trein verstoort, moeten de reizigers zo snel mogelijk ingelicht en op de hoogte worden gehouden over aard, gevolgen en vooruitzichten. De treinbegeleider moet daarvoor contact opnemen met de reizigersdispatching om de nodige informatie te bekomen. Hij geeft die informatie dan door aan de klanten. Hij kan hiervoor gebruikmaken van de omroepinstallatie of de verkregen inlichtingen verstrekken tijdens de controle van de vervoersbewijzen.

Het klopt, ik sluit mij aan bij wat mijn voorgangster daarover heeft gezegd, dat wij aandringen op een zo commerciële en onthaalvriendelijke houding als mogelijk. Over de wettelijke situatie en datgene waarvoor wij echte richtlijnen kunnen opstellen die bindend zijn, heb ik zonet de situatie geschetst.

01.04 Ulla Werbrouck (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, als er als gevolg van een zelfdoding een probleem is en er is een omroeping op de trein, hoe kan een Japanner die op dat moment in de trein zit, weten wat de situatie is? Op dat moment gaat de treinbegeleider zich terugtrekken en laat hij zich niet zien. Dat is onlangs gebeurd op de lijn tussen Brugge en Brussel. Wij hebben uren stilgestaan en er is niets van informatie gekomen.

Daar moet inderdaad heel dringend over worden gesproken. Als er iets gebeurt dat grote gevolgen heeft, zou daarover toch minstens in het Engels moeten worden geïnformeerd.

Ik heb veel de trein genomen in het buitenland. Daar informeert men wel in het Engels. Van Japan tot Korea tot in Bulgarije wordt wel in het Engels gecommuniceerd over de problematiek die op dat moment rijst. Dat zou ook voor België moeten kunnen. Wij zijn toch de hoofdstad van Europa.

01.05 Minister Steven Vanackere: Een kleine toevoeging, mevrouw Werbrouck. Ik heb er respect voor dat u dit onder de aandacht brengt. Ik treed u bij dat men met betrekking tot de communicatie met de klant zo ver als menselijk mogelijk moet gaan.

Er zijn natuurlijk ook technische oplossingen die bij andere vervoersmaatschappijen worden gehanteerd. Wanneer de begeleider niet elk van de talen machtig is, kan men voor een aantal standaardsituaties in vooraf opgenomen berichten voorzien. Het is natuurlijk wel zo dat men de echte geïndividualiseerde communicatie met de klant alleen maar kan realiseren door in ons land nog meer meertalige mensen te hebben. Dat debat zou ons echter veel verder leiden dan het onderwerp van deze vraag.

Ik heb in elk geval alle sympathie voor de vraag.

Het punt is dat de NMBS enerzijds binnen een wettelijk kader dient te werken en anderzijds met de vaardigheden van de mensen die beschikbaar zijn.

01.06 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, pour ma part, je pense que vous vous souciez du bien-être des voyageurs – et ce que vous venez de dire le confirme. Bien entendu, en tant que ministre, vous vous préoccupez du respect des lois linguistiques. Je partage largement votre analyse suivant laquelle les moyens informatiques doivent permettre de résoudre l'ensemble des problèmes, y compris pour un Japonais qui voyagerait en train chez nous.

Toutefois, il me semble que vous n'avez pas répondu à un élément. Si des trains allemands, néerlandais ou français circulaient sur le territoire belge, seraient-ils également soumis aux lois linguistiques?

01.07 Steven Vanackere, ministre: En tout cas, ils ne disposeraient pas du statut d'entreprise publique de la SNCB. Vous me posez une question complémentaire à laquelle je n'étais pas préparé. Mais il faut bien faire une distinction avec les lignes internationales. À moins que vous n'évoquiez la possibilité pour des opérateurs extérieurs de venir concurrencer la SNCB pour le trafic national. En tout état de cause, il ne s'agirait pas d'entreprises publiques, dans le sens entendu pour la SNCB.

01.08 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je comprends que vous n'ayez pas été préparé à cette deuxième salve. J'aurai l'occasion de vous poser la question. Je vous remercie beaucoup.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

02.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le ministre, le 20 février dernier, la presse a annoncé qu'un accord aurait été conclu entre la Communauté française et la SNCB en vue d'un remboursement des abonnements de la SNCB pour les étudiants de 12 à 24 ans, comme c'est déjà le cas pour les abonnements TEC et STIB.

Cette nouvelle mesure devrait entrer en vigueur le 1^{er} septembre 2009. Les parents s'attendent donc à ce que cet abonnement leur revienne moins cher. Suite à cette annonce, des parents se sont adressés au service clientèle de la SNCB, y ont reçu une information différente et m'en ont alerté. Il leur a été dit que la SNCB n'a pas connaissance de cet accord.

Qu'en est-il? Un tel accord a-t-il été oui ou non signé? M. le ministre peut-il me le confirmer? Quand cet accord a-t-il été signé? Quelles sont les modalités pratiques qui ont été définies?

Si, par contre, il n'y a pas d'accord, quels sont les blocages et les freins qui empêcheraient sa conclusion?

02.02 Steven Vanackere, ministre: Ah, ces effets d'annonce! À ce jour, aucun contrat n'a encore été conclu entre la SNCB et la Communauté française. Vous dites que soit c'est oui, soit non. Mais ici, ce ne l'est pas encore. Aucun accord n'a été conclu quant à l'intervention de 50% sur la partie ferroviaire des cartes de train scolaires.

Les négociations sont en cours. Cependant, il est prématuré de communiquer des informations à ce sujet. La date et les modalités telles que mentionnées ne peuvent dès lors être confirmées. Dès que des informations plus concrètes seront connues, la SNCB fera le nécessaire pour en informer les voyageurs.

Je n'entrerai pas dans les détails du blocage. Communiquer sur des négociations n'est pas de nature à faire avancer les choses. Je vous confirme que ces négociations sont en cours.

02.03 Jean-Luc Crucke (MR): Je remercie le ministre pour ses explications. Si tout le monde pouvait être aussi clair que lui, les parents se trouveraient moins dans l'embarras. Comme vous l'avez précisé, il s'agit bien d'un effet d'annonce. Mais vous savez que les parlements et les gouvernements fédérés sont déjà en campagne électorale. Il faut croire qu'on a confondu l'effet d'annonce avec les réalisations. Je m'empresserai de communiquer ces informations aux parents et peut-être aussi à la presse.

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

03 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Ulla Werbrouck aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verkoop van treintickets door de winkelketen Kruidvat" (nr. 11707)

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

03 **Questions jointes de**

- Mme Ulla Werbrouck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la vente de billets de train par la chaîne de distribution Kruidvat" (n° 11707)

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

03.01 **Ulla Werbrouck (LDD):** Mijnheer de minister, volgens een bericht in De Standaard van 6 maart 2009 verkoopt de winkelketen Kruidvat van 10 maart tot 22 maart treintickets in samenwerking met de NMBS. De website van het Kruidvat omschrijft voorts de voorwaarden voor de aankoop en het gebruik van het biljet van 8,99 euro heen en terug door België.

Mijnheer de minister, dat roept bij mij de volgende vragen op. Waarom worden de tickets in Kruidvat te koop aangeboden?

Wat is de overeenkomst met Kruidvat inzake die tijdelijke actie?

Als een biljet 8,99 euro kost, hoeveel krijgt de NMBS daarvan dan doorgestort door het Kruidvat?

Wat is eigenlijk het doel van die tijdelijke actie?

Wat is omzet, hoe hoog zal die zijn? Wat zou als een succes beschouwd worden? Wat wordt er als een flop beschouwd?

Voor wie is die actie bedoeld? Is de doelgroep de mensen die effectief de trein gebruiken? Is het de bedoeling om de mensen naar het Kruidvat te halen, of is het echt de bedoeling om de mensen een citytrip te laten doen? Ik heb me echt afgevraagd wie of wat de doelgroep is.

Wat is uw visie op die verkoopsactie via de private sector?

De Lijn verkoopt reeds enige tijd tickets via krantenwinkels. Is die verkoopsactie in het Kruidvat een voorloper om de verkoop van treintickets te privatiseren? Dat is eigenlijk mijn belangrijkste vraag.

Mijn tweede reeks vragen gaat over het volgende.

Op de website van de NMBS worden er achttien verschillende online tickets, aangeboden, maar dan hebben we het nog niet over de campuskaart, de Go Pass, de Rail Pass en zo verder.

Mijnheer de minister, ook daarover heb ik nog wel wat vragen. Zal de NMBS het veelvoud en de wirwar aan de diverse tarieven kunnen blijven behouden? Ik heb namelijk de indruk dat de NMBS door haar eigen bommen het bos niet meer kan zien. Zo ja, waarom behoudt de NMBS dat veelvoud feitelijk?

Hoe kan de NMBS dat lage bedrag van 8,99 euro voor een rit heen en terug in heel België verantwoorden tegenover de prijsstijgingen van begin van dit jaar?

In hoeveel Kruidvatwinkels worden de tickets verkocht? Gaat het om alle Kruidvatwinkels, en hoeveel zijn er

dat?

Is de verkoop van goedkope tickets in een beperkt aantal plaatsen geen discriminerende maatregel voor de inwoners van een dorp zonder een Kruidvatwinkel? Bijvoorbeeld, ik woon in Lendeledede en daar is er geen filiaal van Kruidvat. Als ik zo'n ticket wil aankopen, dan moet ik al mijn wagen nemen om naar een andere stad of gemeente te rijden.

03.02 Minister **Steven Vanackere**: Mevrouw Werbrouck, bedankt voor uw vragen. U hebt er eigenlijk verschillende tegelijkertijd gesteld. Ik zal ze niet noodzakelijk in de juiste volgorde behandelen, maar ik hoop toch op elk van uw overwegingen een antwoord te kunnen geven.

De vraag naar een dergelijke promotieactie is er gekomen van Kruidvat zelf. Het had al meermaals een gelijkaardige zeer succesvolle promotieactie gevoerd in Nederland in samenwerking met de Nederlandse Spoorwegen. Ik vertel er even bij dat de actie in België ondertussen ook al aan een derde editie toe is. De NMBS voerde in september 2007 en oktober 2008 reeds soortgelijke promotieacties met de winkelketen Kruidvat. Gezien het stijgende succes werd beslist om in 2009 de actie te herhalen. Doordat het product op weekdagen alleen geldig is na 9 uur – op weekenddagen ongelimiteerd –, trekt de NMBS hiermee reizigers aan in de daluren, wat goedkoop reizen op momenten waarop er capaciteit beschikbaar is, stimuleert. Er moet opgemerkt worden dat het product dat via Kruidvat onder de aandacht van een bepaald publiek wordt gebracht, niet te koop is in een station. Men kan niet vragen om een ticket om buiten de piekuren te rijden. We zitten daar eigenlijk met iets wat anders is dan hetgeen in het traditionele areaal van de NMBS zit. Een dergelijke actie betekent uiteraard publiciteit voor de NMBS en kan een publiek aantrekken dat anders geen gebruikmaakt van de trein.

Hoe heeft men dat aangepakt? Er is een contract tussen de NMBS en Kruidvat waarin overeengekomen wordt dat Kruidvat een vastgesteld aantal biljetten aankoopt bij de NMBS voor een overeengekomen forfaitaire prijs. Gedurende een beperkte periode verkoopt Kruidvat dat promotiebiljet in al zijn 165 filialen voor de contractueel overeengekomen verkoopprijs van 8,99 euro en onder de voorwaarde op is op. Aangezien het hier om een commerciële actie van de NMBS gaat, zijn verdere details van de overeenkomsten tussen de NMBS en Kruidvat vertrouwelijk.

Wanneer het gaat over de toegang voor de verschillende inwoners, moet ik toch signaleren dat de geografische spreiding van de in totaal 165 filialen van Kruidvat zodanig is, dat het mogelijk moet zijn voor elke geïnteresseerde om een biljet te kopen in zijn regio of omgeving. Naar mijn smaak is hier geen sprake van een onaanvaardbare discriminatie.

Wat dan de geraamde omzet van de verkoopactie betreft, wat beschouwt men als een succes? Kruidvat en de NMBS schatten op basis van de resultaten van de voorgaande jaren in hoeveel treinbiljetten kunnen worden aangeboden. De verkoop is de voorbije twee jaar in stijgende lijn gegaan. Ik wil signaleren dat van deze editie een bijzonder groot stuk de eerste vijf dagen al de deur uit is gegaan. Ik heb begrepen dat nagenoeg 80% van het overeengekomen aantal al ter beschikking is gesteld in de eerste vijf dagen. Zoals gezegd, hebben we daar een stijgende lijn vastgesteld. Men streeft natuurlijk naar een volledige uitverkoop van het aanbod tijdens de vastgestelde verkoopperiode. Het gaat hier om een commerciële actie en u zult dus begrijpen dat daar niet verder over in detail kan worden getreden in onze assemblee.

Wat is mijn idee daarover?

Vooreerst, het is een tijdelijke promotieactie van een biljet aan een voordelige prijs dat te gebruiken is op momenten dat de NMBS over voldoende zitplaatscapaciteit beschikt. Het moet die mensen aantrekken die anders niet zo gemakkelijk met de trein reizen. Het is dus niet zo dat de actie invloed heeft op de verkoop via de gebruikelijke verkoopkanalen van de NMBS. Ik beschouw het eerder als een bijkomend verkoopkanaal voor een ander publiek. Commercieel gesproken vind ik het dus een verdedigbaar initiatief.

U verwijst naar het feit dat de Lijn haar tickets al enige tijd via krantenwinkels verkoopt. Ik blijf toch een onderscheid maken. Deze actie moet worden beschouwd als een tijdelijk extraatje, als een promotioneel verkoopkanaal en is dus geen voorbode van een fundamentele wijziging in de organisatie van de treinbiljettenverkoop.

Het commerciële productengamma van de NMBS is eigenlijk zo eenvoudig als wij vandaag toelaten op basis van de vele voordelen die wij aan de verschillende groepen willen geven. Ik denk niet dat men zomaar mag

praten over een wirwar. Het commerciële productengamma, dat een aantrekkelijke oplossing aan heel wat verschillende reizigers aanbiedt, is zo eenvoudig als mogelijk. Er bestaan bijvoorbeeld heel wat sociale kortingen die de NMBS dient te hanteren, zoals vastgelegd in haar beheerscontract. Ik kan dus niet helemaal aansluiten bij uw evaluatie als zou het hier over een wirwar gaan.

U vraagt mij ook hoe men de prijs van 8,99 euro kan verantwoorden. Het is duidelijk dat bij de prijszetting van dit promotietarief met de verschillende elementen rekening werd gehouden: bestaande producten en haar prijs, de verkoopbaarheid van het product als promotie naar een publiek dat niet of nog niet vertrouwd is met reizen per trein, de mogelijke impact op de verkoop van de bestaande producten, het feit dat er beperkingen zijn verbonden aan het product, zoals de heel korte verkoopsperiode en de uurbepanking op weekdagen, en vooral dat het een product is dat dient om te reizen op momenten dat er op de treinen extra zitplaatscapaciteit beschikbaar is.

Bovendien heeft dit promotiebiljet een prijszetting die hoger ligt dan andere promoties, zoals het Shoppingbiljet of het Valentijnsbiljet.

03.03 Ulla Werbrouck (LDD): Mijnheer de minister, ik blijf toch een beetje op mijn honger. U spreekt over een omzet maar geeft geen cijfers. Ik vind het jammer dat u in dit gebouw niet verder in detail kunt treden. Gaat het om duizend biljetten? Om vijfduizend biljetten? Om honderdduizend biljetten? U zegt enkel dat het in stijgende lijn gaat. Een meerverkoop van honderd naar honderd en twee gaat ook in stijgende lijn. Ik stel het ludiek voor, maar op dat punt had ik graag wat meer invulling gekregen.

U zegt ook dat Kruidvat dat nu krijgt. U zegt dat als ook de vereniging van krantenwinkels die vraag aan de NMBS stelt, zij dat eventueel ook kunnen verkrijgen. Doch, dat de vraag vanuit de winkelketens moet komen, vind ik een omgekeerde wereld.

03.04 Minister Steven Vanackere: Mevrouw Werbrouck, ik begrijp uw twee opmerkingen.

Mijn antwoord op uw eerste opmerking is heel eenvoudig. Indien u ontslag neemt als volksvertegenwoordiger en in de raad van bestuur van de NMBS plaatsneemt, hebt u uiteraard in de raad van bestuur een plaats en een verantwoordelijkheid om het voornoemde soort commerciële gegevens te beoordelen. Ook hebt u desgevallend – mede in naam van de res publica, zijnde de belastingbetaler, en aldus vertegenwoordiger zijnde van een aandeelhouder die in het beleid uiteraard zijn zeg heeft – de verantwoordelijkheid om met een aantal overwegingen rond confidentialiteit in dergelijke debatten te stappen.

Ik blijf erbij dat wij hier in het Parlement een andere logica hanteren. In uw tweede vraag maakt u een heel interessante overweging. Stel dat een andere concurrent een vergelijkbare vraag zou stellen en stel dat u weet zou hebben van een andere concurrent die niet op een gelijkwaardige of correcte manier zou zijn behandeld, dan zou dat een politiek onderwerp zijn dat in de commissie voor de Overheidsbedrijven zeker zijn plaats zou hebben. Waarom immers krijgt de ene wat de andere niet heeft?

Eerlijk gezegd denk ik dat u mij een dergelijk voorbeeld niet zult kunnen geven.

Ik wil ook aangeven dat ook ik van mening ben dat, indien andere suggesties over dergelijke acties op de tafel van de NMBS-directie zouden belanden, het heel vreemd zou zijn, mocht de directie de ene wel en de andere niet op een faire manier behandelen.

Dat is echter een heel hypothetisch geval. Wij worden immers niet met een dergelijke situatie geconfronteerd. Ik begrijp uw honger naar meer gegevens. Gelet echter op de verantwoordelijkheid van de ene en van de andere, blijf ik evenwel de logica hanteren dat commerciële gegevens die door eventuele concurrenten kunnen worden gebruikt, beter niet zomaar in de commissie voor de Overheidsbedrijven of in het Parlement in het algemeen worden besproken. Zij worden er beter niet zomaar besproken om de eenvoudige reden dat bij de kwestie ook commerciële belangen zijn gemoeid die onze overheidsbedrijven de kans moeten geven de middelen van de overheid zo goed en zo zuinig mogelijk te beheren.

Voorzitter: Valérie De Bue.

Présidente: Valérie De Bue.

03.05 Ulla Werbrouck (LDD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal evenwel nog verder

op onderzoek uitgaan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

04.01 Patrick De Groote (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in 2002 koos De Post voor het behoud van vijf postsorteercentra. Het postsorteercentrum in Antwerpen aan de Noorderlaan kreeg de provincies Antwerpen en Limburg toebedeeld. Het postsorteercentrum in Wondelgem bij Gent kreeg de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Het postsorteercentrum in Brussel kreeg uiteraard Brussel en de provincies Vlaams- en Waals-Brabant. Het postsorteercentrum in Awans bij Luik kreeg de provincies Luik en Luxemburg. Ten slotte kreeg het postsorteercentrum in Fleurus de provincies Namen en Henegouwen toebedeeld. Bedrijfseconomisch werden de zware investeringen in de vijf sorteercentra sterk betwist. Er waren eerst slechts drie sorteercentra voorzien. Men verwachtte immers dat de volumes jaarlijks zouden dalen met 2 à 3%.

Vorige week donderdag, toevallig, waarschuwde Johnny Thijs van De Post: "In januari en februari daalden de inkomsten met 5,3%, vooral door een forse volumedaling bij de dagelijkse post".

In drukke periodes zien we nu dat van deze geografische indeling wordt afgeweken. Bijvoorbeeld, tijdens de eindejaarsperiode verdeelde het sorteercentrum van Luik post van Hasselt en Tongeren en het sorteercentrum van Charleroi post van Asse en Geraardsbergen.

Mijnheer de minister, ten eerste, zijn er regio's die een grotere daling in postvolume kenden dan de andere? Met hoeveel procent zijn de postvolumes sinds 2004 gedaald naar herkomst van de bovengeschetste geografische indeling?

Ten tweede, wat zijn de procentuele aandelen aan inkomende post vóór de herverdeling, ik bedoel hiermee zonder dat de post van Vlaanderen naar Wallonië gaat, voor de vijf postsorteercentra?

Ten derde, wat zijn de volumes die herverdeeld worden afkomstig van buiten de oorspronkelijke voorziene geografische indeling, in verhouding tot het eigen geografisch gebied?

Ten vierde, De Post spreekt van een herverdeling van het postvolume volgens sorteercentrum in drukke periodes. Hoeveel dagen wordt er afgeweken van de oorspronkelijk vooropgestelde geografische indeling?

Ten vijfde, zijn er postzones, ik denk dan bijvoorbeeld aan Limburg, waar nagenoeg permanent wordt afgeweken van de bovenstaande geografische indeling?

Ten zesde, wordt er een sluiting overwogen van een postsorteercentrum gezien het dalend volume elk jaar en gezien de nakende liberalisering? Zoniet, wat is de motivatie daarvan?

Voorzitter: Jef Van den Bergh

Président: Jef Van den Bergh

04.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Groote, ik ga u cijfers geven van de relatieve evolutie van het gesorteerde volume. De cijfers met betrekking tot omzet kunnen daarvan afwijken omdat als men naar volumecijfers kijkt, men niet naar de waarde van de pakjes kijkt.

In verband met de relatieve evolutie van het gesorteerde volume van post per regio of per sorteercentrum sinds 2004 kan ik zeggen dat tussen 2004 en 2008 het volume dat in de sorteercentra verwerkt werd in totaal gedaald is met 3 à 5% naargelang de regio. De laagste daling, deze met 3%, is opgetreden in Brussel. Dat heeft dus bij wijze van spreken nog het beste standgehouden.

Ik beschik niet over individuele selectieve cijfers maar de vier andere komen in de buurt van 5% daling. Voor de eerste twee maanden van dit jaar stelt De Post een daling van 4,5% vast in vergelijking met dezelfde periode in 2008. Dat is, met andere woorden, het accentueren van de ontwikkeling zoals ik die daarnet beschreef.

De verdeling van de postvolumes tussen de vijf sorteercentra ziet er als volgt uit: Antwerpen 22%, Gent 18%, Brussel 33%, Charleroi 15% en Liège 12%. Tijdens het jaar en hoofdzakelijk tijdens de eindejaarsperiode wordt een gedeelte van de post van de regio's Antwerpen, Limburg, Brussel en Oost- en West-Vlaanderen gesorteerd in de sorteercentra van Luik en Charleroi, om een efficiëntere spreiding van postvolumes in piekperiodes en om de tijdigheid van de bestelling te kunnen garanderen. Het percentage van het jaarlijks volume dat niet gesorteerd wordt in het sorteercentrum van oorsprong, dus met andere woorden de pakjes die elders worden gestuurd, is als volgt: voor Antwerpen 0,81% dat elders wordt gesorteerd, voor Brussel 0,43%, voor Gent 0,42%. Uiteraard hebben Charleroi en Luik geen pakjes of stukken die elders worden gesorteerd. Zij zitten namelijk langs de ontvangende kant.

Er dient opgemerkt dat de post hoofdzakelijk in twee keer gesorteerd wordt: algemene sortering per postregio en per sector of per ronde. Wanneer post wordt doorgestuurd naar een ander sorteercentrum, kan daar enkel de algemene sortering gebeuren. De sector- en rondesortering gebeuren altijd in het sorteercentrum van de betrokken regio. Momenteel wordt enkel de laatste ophaling van het ophalingsplatform van Tongeren gesorteerd in algemene sortering in het sorteercentrum van Luik in plaats van Antwerpen. Dat vertegenwoordigt ongeveer 0,1% van het jaarlijks volume van het sorteercentrum van Antwerpen. Dat werd beslist om te zorgen voor een tijdige uitreiking op dag plus 1. Zoals hierboven uitgelegd, gebeuren de sector- en rondesorteringen telkens in het sorteercentrum van Antwerpen.

Er loopt, mijnheer De Groote, geen project om het aantal sorteercentra te verminderen. Bij aanvang van de vernieuwing van de sorteercentra in 2007-2008 werd er rekening gehouden met de volumedalingen en de vrijmaking van de markt bij het dimensioneren van deze installaties.

04.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw uitgebreid antwoord. Uiteraard zal ik het cijfermateriaal nog eens grondig moeten bekijken.

Ik wil toch opmerken dat De Post, zoals door u aangehaald, zich toch al een tijdje opmaakt voor liberalisering. Cijfers van vroegere parlementaire vragen tonen aan dat bijvoorbeeld Luik slechts 10% van de dagelijkse post sorteert, terwijl bijvoorbeeld Antwerpen en Gent naar 20% gaan. Dit is het dubbele. Men wist dit reeds op voorhand.

Dit is geen nieuw feit en toch heeft men destijds de beslissing genomen om vijf nieuwe sorteercentra te openen, waar er aanvankelijk slechts drie waren gepland. Dat is natuurlijk niet uw fout. Sommigen zeiden destijds zelfs dat slechts een sorteercentrum nodig zou zijn. Men heeft daar dan echter een soort van communautaire wafelijzerpolitiek opgebouwd. Ik zeg dat niet alleen. In die tijd verkondigde ook ACV-Transcom dat.

Het ergste vind ik, ik weet niet of ik die twee aan elkaar mag verbinden, dat De Post in 2002 een minder goede beslissing heeft genomen door communautair getouwtrek. In 2005 had men dan een buitenlandse partner nodig om geld op tafel te leggen. Nu blijkt, enkele jaren na de bouw van de sorteercentra en de aankoop van de machines, dat men het geld niet meer nodig heeft. Wij hebben misschien alleen een buitenlandse partner nodig om soms verstandige beslissingen te durven nemen. Precies door die wafelijzerpolitiek hebben wij iemand verloren op basis van bedrijfseconomie en is onze economische partner vertrokken.

Ik heb het uiteraard over de Deense post. Ik koppel die twee dossiers aan elkaar. Ik vind het nog altijd een jammerlijke zaak.

Ik ga uw cijfermateriaal verder bekijken.

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

05 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken,

Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de cashpositie bij De Post" (nr. 11723)

- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de voorgenomen cash-out bij De Post" (nr. 12039)

- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de goedkeuring van de overdracht van 25 procent van de aandelen van De Post aan CVC Capital Partners" (nr. 11862)

- de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het vertrek van de Deense post uit De Post" (nr. 12076)

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aanwending van de oorlogskas van De Post" (nr. 11815)

05 Questions jointes de

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation de trésorerie à La Poste" (n° 11723)

- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'opération cash-out envisagée par La Poste" (n° 12039)

- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'approbation de la cession de 25% des actions de La Poste à CVC Capital Partners" (n° 11862)

- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la poste danoise du capital de La Poste" (n° 12076)

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'utilisation du trésor de guerre de La Poste" (n° 11815)

05.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, vous avez confirmé dans une interview parue dans Le Soir du 17 mars que l'option d'un "cash-out" était toujours à l'étude à La Poste. Vous avez entendu de la bouche de mon collègue Philippe Henry, en séance plénière voici une dizaine de jours, nos critiques envers la constitution historique de ces liquidités, en rapport notamment avec les besoins de cette entreprise pour continuer de fournir un service de qualité dans des conditions sociales acceptables.

Monsieur le ministre, où en sont les discussions au sujet de ce "cash out"? Il semblerait que ce soit la convention initiale liant CVC, la Poste danoise, à La Poste qui permette cette opération, voire qui la rende inéluctable. Que dit cette convention au sujet du "cash out"?

Des dispositions particulières encadrent-elles la libération de liquidités au bénéfice des actionnaires? D'où sont issues les réserves constituées par La Poste qui feraient l'objet de cette opération? Comment ont-elles été constituées? Quelle est la part occupée par la vente de bâtiments et d'autres biens de La Poste dans ces réserves?

Selon toute évidence, l'État belge bénéficierait partiellement de ces liquidités? Quelle en serait l'affectation? Des besoins en investissements ne sont-ils pas plus urgents que cette opération de "cash out"? En plus de la modernisation de La Poste, des enjeux sociaux sont aussi importants – je pense aux barèmes des distributeurs de courrier.

Quelles sont les provisions que vous estimez nécessaire de conserver dans la trésorerie de La Poste, à court ou moyen terme?

05.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb de voorgaande vragen van mijn collega's niet gehoord, maar wil toch niet in herhaling vallen. Daarom houd ik het kort.

Waarschijnlijk is dit een feuilleton dat al meerdere afleveringen gehad heeft in dit huis.

Mijnheer de minister, daarom vraag ik naar een stand van zaken in deze aflevering – ik weet niet welke aflevering het vandaag precies is.

05.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij wat collega Geerts zegt over het feuilleton.

Een aantal vragen heb ik reeds gesteld in de plenaire vergadering, maar door de toevloed aan vragen en ook door de beperkte toegemeten tijd in de plenaire vergadering, zijn die een beetje ondergesneeuwd geraakt, al is het daarvoor misschien niet het geschikte seizoen.

Ten eerste, zijn er voorwaarden gesteld aan de Deense post naar aanleiding van een vroegtijdig vertrek bij de Belgische Post? Zo ja, welke voorwaarden?

Ten tweede, zijn er intussen verschuivingen op til in de raad van bestuur van de Belgische Post, aangezien de Deense post twee vertegenwoordigers telde?

Ten derde, hoe zal een uitwisseling van knowhow met de Deense post verzekerd blijven?

Ten vierde, wat is er precies afgesproken in de aandeelhoudersovereenkomst van januari 2006 inzake de mogelijke cash out?

05.04 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, comme mes collègues, je sais que vous avez déjà été interrogé en séance plénière. Mais ce jour-là, M. Gilkinet, Mme De Bue, M. Geerts et moi-même étions, à l'initiative de votre collègue Van Quickenborne, en délégation en Suède pour y "admirer" le modèle suédois. Je m'exprimerai plus longuement à ce sujet lorsque l'occasion nous en sera donnée.

Mais revenons au sujet qui nous occupe. On a donc découvert un trésor de guerre. On sait que des actions ont été entreprises par les travailleurs de La Poste et les organisations syndicales, démontrant le ras-le-bol de la situation qu'ils vivent au quotidien. Toujours est-il que l'on a découvert près d'un milliard d'euros mis de côté.

Vous vous êtes expliqué sur la provenance de cette réserve. Je ne reviendrai donc pas sur la question.

Aujourd'hui, je voudrais savoir ce que l'État va faire de la part qui lui revient. En effet, il possède 50% des actions. Et comme le soulignait Johnny Thijs à la radio, samedi, vers 8.30 heures, il appartient aux actionnaires de décider. Puisque vous représentez l'État, pourriez-vous me dire quelles sont les options qui seront privilégiées pour l'utilisation de cette réserve? Quelle position comptez-vous adopter à l'égard des autres actionnaires? Comment comptez-vous vous y prendre? En résumé, quelle va être votre stratégie?

05.05 Steven Vanackere, ministre: Je voudrais tout d'abord vous expliquer l'origine de ces réserves. Au 31 décembre 2008, La Poste avait une position de trésorerie nette de 976.000.000 euros. Ce montant correspond à l'ensemble de la trésorerie plus les placements de trésorerie et moins les dettes financières. Ce montant de presque un milliard d'euros provient dans les grandes lignes des actionnaires eux-mêmes.

Des moyens ont été injectés dans La Poste pour un total de 640.000.000 euros – dont 340.000.000 de l'État et 300.000.000 de la part des actionnaires privés - pour qu'elle puisse assurer sa modernisation. Cette opération a eu lieu en 2005/2006. Ces 640.000.000 euros ont donné des intérêts à hauteur d'un peu moins de 90.000.000 euros. À cela doit encore s'ajouter la position de trésorerie que La Poste connaissait déjà depuis 2002, à savoir un montant de 50.000.000. Enfin, durant la période 2005-2008, La Poste a également réalisé la vente d'une série d'actifs non stratégiques pour un montant qui dépasse 100.000.000 euros.

Une grande partie de cette position positive en termes de trésorerie est issue d'une injection de capital qui provient de ces mêmes actionnaires qui examinent aujourd'hui la situation. Grâce aux efforts et aux nombreux projets mis en place ces dernières années, La Poste poursuit sa préparation à la libéralisation. Jusqu'à présent, La Poste a généré suffisamment de revenus pour autofinancer les investissements nécessaires à sa modernisation en vue de l'échéance du 1^{er} janvier 2011. Il s'agit notamment, en termes d'investissements, de la mise en place de cinq nouveaux centres de tri à la pointe de la technologie. On en a parlé à l'occasion de la question précédente.

Nu u de oorsprong van de middelen kent, moeten we inzake de eventuele cash out ook het volgende benadrukken. Degenen die beslist hebben om de Deense Post en CVC uit te nodigen om hun intrede te doen in het kapitaal van de Belgische Post, zijn in 2006 overeengekomen dat uiterlijk eind 2009 de mogelijkheid zou worden geboden om een overschot aan cash - dat wil zeggen de thesauriemiddelen die

nog niet zouden zijn aangewend in het kader van de herstructurering en de modernisering van het bedrijf en rekening houdend met eventuele toekomstige noden - te kunnen terugtrekken.

Dat waren geen ijdele verklaringen, maar een aandeelhoudersovereenkomst. Dat is dus ook een contract. Pacta sunt servanda. Wat dat betreft, mag men niet te veel de indruk wekken dat dit opportuniteitskeuzes zijn die vandaag heel veel marge laten. We spreken over een overeenkomst van 2006.

Het akkoord van 2006 bevat wel een aantal richtlijnen met betrekking tot de manier waarop dat bedrag moet worden berekend - want wat is *excedentaire thesaurie*? - en een aantal waarborgen om een goede financiële structuur van het bedrijf te garanderen.

Ik wil nog het volgende zeggen. Ik weet dat dit ten aanzien van een analyse soms wat moeizaam kan overkomen, maar een bedrijf heeft er op zich geen voordeel bij om thesaurie te hebben waar ze niets mee doet, tenzij het gaat over een financiële instelling. Het is immers niet de business van om het even welk bedrijf om thesaurie te hebben die gevoelig hoger ligt dan hetgeen wat nodig is.

Wat dat betreft, moet men hoe dan ook rekening houden met alternatieve kosten voor het aanhouden van thesaurie. Men moet daarin ernstig zijn. Zolang men voldoende garantie heeft dat de toekomstige ontwikkeling van een bedrijf gegarandeerd kan worden, is het geen geweldige verdienste om van een bedrijf te bekomen dat het meer cash bewaart dan het nodig heeft.

Dans tous les cas de figure, tous les actionnaires sont traités sur un pied d'égalité. L'État recevrait, personne n'en doute, 50% des montants éventuellement dégagés.

Ik wil ter attentie van de heer De Groote – omdat hij mij in een van zijn vragen de details van het akkoord vroeg –duidelijk het volgende stellen.

À ce stade, aucune décision n'est prise. Il faudra entre autre examiner quels sont les moyens dont La Poste a besoin pour finaliser sa préparation à la libéralisation. Il faut rappeler que jusqu'à présent, elle a pu autofinancer les projets nécessaires.

Ik wil ook benadrukken dat het raamwerk van de liberalisering dat eind vorig jaar door de regering geschetst werd een aantal onbekenden wegneemt voor het management van het bedrijf. Het is – ik wil dat nog eens benadrukken – een evenwichtig raamwerk, waardoor men nauwkeuriger kan schatten wat de financiële noden zijn voor de toekomst van het bedrijf.

Mijnheer De Groote, u vroeg mij hoe het zit met de toekomst van de raad van bestuur? Het is duidelijk dat gesteld dat de geplande overdracht van aandelen zou doorgaan – laten wij dat als werkhypothese hanteren en niet als een situatie die nu al een feit is –, CVC uiteraard zelf kan beslissen welke leden het voordraagt voor de raad van bestuur. Ik heb wel informatie waaruit blijkt dat CVC overweegt de huidige bestuurders te bevestigen. Ik heb dat in deze commissie trouwens al meegedeeld.

Ik zie geen reden die zou verklaren waarom, naar aanleiding van een operatie van twee andere aandeelhouders, het aantal bestuurders die de Staat vertegenwoordigen, verhoogd zou moeten worden. Ook in ons aandeelhouderschap is er immers geen wijziging.

Velen vragen mij hoe het zit met de uitwisseling van knowhow met de Deense Post. In het bijzonder de heer De Groote ging daarop in.

De Deense Post heeft wel degelijk De Post kunnen laten genieten van zijn knowhow inzake de modernisering van sorteercentra, pakkettenoperaties en veranderingsbeheer. Het is duidelijk dat zowel De Post als de Deense Post van oordeel zijn dat de belangrijkste doelstellingen van het strategisch partnerschap al verwezenlijkt werden.

Ik noteer ook dat het de wens is van beide partijen – dus ook van de Deense Post – om de samenwerking in andere domeinen voort te zetten. Zelfs na een eventueel uittreden van de Deense Post is het niet zo dat er geen samenwerking meer zou bestaan tussen de beide postbedrijven.

Er lopen vandaag nog steeds gesprekken met CVC en de Deense Post. De regering heeft nog niet ingestemd op de vraag van de Deense Post, en zij heeft ook nog geen beslissing genomen over eventuele

voorwaarden.

Madame Dieu, en ce qui concerne la participation aux bénéfices, je ne comprends pas à quoi correspond le montant de 10 euros que vous citez. Comme le prévoit la loi du 6 juillet 1971, relative à la création de La Poste et de certains services postaux, un prélèvement de 5% est effectué chaque année sur les bénéfices annuels et est attribué au personnel à titre de participation aux bénéfices.

En 2008, pour les résultats de 2007, cela revenait, pour une personne à temps plein, à un montant brut d'environ 250 euros, payé à chaque membre du personnel de La Poste. Même si je divise par 12, je n'arrive pas à 10 euros mais à 20 euros.

En ce qui concerne le paiement de 2009 portant sur les résultats de 2008, les calculs n'ont pas encore été réalisés.

Ik denk dat ik daarmee de vragen heb beantwoord, mijnheer de voorzitter.

05.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je prends bonne note du fait que c'est le contrat initial - je suppose qu'il est impossible d'en avoir une copie - conclu par le gouvernement violet avec les actionnaires privés qui conduit à envisager aujourd'hui cette opération de "cash out". Je prends également bonne note qu'aucune décision formelle n'a été prise, que les besoins futurs de La Poste doivent être évalués.

Vous dites que ce montant impressionnant de près d'un milliard d'euros est constitué, entre autres, de l'apport en tant que tel des actionnaires, qui le récupéreront avec les intérêts. Ce raisonnement peut avoir sa logique, mais il y a néanmoins une part importante, à savoir le patrimoine historique de La Poste, sa trésorerie de 2002 et la revente de bâtiments pour un montant total de 6 milliards BEF, soit 150 millions d'euros. Quelle est la légitimité, en tout cas pour l'actionnaire privé, de récupérer au moins pour moitié ce qui était constitué notamment par l'apport des contribuables belges. Mais j'ai peut-être le tort de continuer à penser à une entreprise à 100% publique!

Si ce travail de modernisation, dont la construction de ces cinq centres de tri, a réussi, c'est non pas en fonction de la ponction sur les investissements des actionnaires, mais d'une ponction sur le travail et en fonction de la pression exercée sur les travailleurs. Mais vous connaissez ma thèse en la matière!

En ce qui concerne les besoins futurs, il vous appartient de les évaluer. Nous suivrons donc le dossier attentivement. Ces besoins existent. Il est question de la poursuite de la modernisation, notamment sur le plan énergétique, à propos de laquelle je vous ai déjà interrogé. Je vous interrogerai ultérieurement sur l'avenir du fonds social de La Poste et de ses coûts futurs dans le cadre d'un marché peut-être libéralisé. Je pense qu'il n'y a aucun intérêt à conserver un milliard d'euros en trésorerie pour une entreprise, mais plutôt en prévision de dépenses futures. J'attends avec attention et intérêt votre évaluation relative à ces besoins futurs. Je vous interrogerai d'ici quelques mois, lorsque votre réflexion aura évolué sur la manière dont cette opération de "cash out" se réaliserait.

05.07 David Geerts (sp.a): Toen ik sprak over een feuilleton, was mijn woordkeuze zeker niet pejoratief bedoeld. Samen met mijn collega's stelde ik vorige week in de plenaire vergadering vast dat daarover een eerste vraag werd gesteld. Het is de tweede maal dat we er in onze commissie over debatteren en ik veronderstel dat het ook niet de laatste keer zal zijn.

Uw antwoord over de oorsprong van de kapitaalinjectie is vrij technisch en verwijst naar de overeenkomst in een aandeelhouderschap, namelijk dat een deel van het geïnvesteerde kapitaal terug naar de aandeelhouders vloeit. Het is aan elke onderneming zelf om te bepalen wat het ideale evenwicht tussen een balansrekening op het einde van een bedrijf en het overschot in de thesaurie. Puur bedrijfsmatig klopt het dat een te grote thesaurierekening ook niet ideaal is.

Waarschijnlijk zal dat debat ten gronde moeten worden gevoerd, want wat zult u doen met het overschot aan thesaurie? Ofwel laat men het kapitaal terugvloeien naar de oorspronkelijke investeerders, zijnde de aandeelhouders die op moment X kapitaal hebben geplaatst, en dan gaan we naar $X + 1$; ofwel zegt men: op $X + 1$, maar op $X + 2$ hebben we dergelijke uitgaven nog. In dit dossier denk ik dat de uitgaven op $X + 2$ zullen zijn: de maatregelen die nodig zijn om De Post verder te moderniseren en het innovatieve proces, dat de voorbije jaren in gang werd gezet, verder te voltooien.

Ten tweede, er is nood aan een debat over de loon- en arbeidsvoorwaarden met alle werknemers van De Post in het kader van het sociaal overleg, inclusief het mogelijk resultaat van die onderhandelingen op het sociaal passief.

Ik vrees dat de cash out, waarbij middelen van de thesaurierekening worden weggenomen, gevolgen zullen hebben op het inhoudelijke debat over uw loon- en arbeidsvoorwaarden en uw mogelijkheid om innovatief tewerk te gaan. Dat is het debat dat we ten gronde moeten voeren.

05.08 Patrick De Groote (N-VA): Het is behoorlijk duidelijk. Ik ben verheugd dat er een grote kans bestaat dat de huidige bestuurders in hun functie worden bevestigd. Het stelt mij ook gerust dat u nog altijd een mogelijkheid ziet tot samenwerking met de Deense Post. Knowhow is geen statisch gegeven. De Post is een evolutie en hetzelfde kunnen we stellen over knowhow.

We moeten de onderhandelingen over verdere garanties en engagementen afwachten.

05.09 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, quand nous nous sommes associés à la poste danoise et à CVC, c'était afin de bénéficier du savoir-faire de la poste danoise. Nous sommes d'ailleurs allés au Danemark visiter les centres de tri. Peu après, je suis allée visiter celui de Charleroi avec la commission. Ils sont devenus actionnaires; l'État belge a aussi injecté de l'argent pour assurer la survie de La Poste dans le cadre des opérations à mener en vue de la libéralisation, mais aussi pour maintenir un service de qualité à la population et conserver le caractère public de l'entreprise.

Trois ans se sont écoulés. On constate que ce trésor de guerre a augmenté, parce qu'on a vendu l'un ou l'autre actif. On n'a pas eu besoin de cet argent, il n'a pas été utilisé, parce que La Poste a réalisé ses opérations de modernisation de façon interne, sur ses propres deniers. Elle a supprimé des boîtes aux lettres, des bureaux de poste et elle les a remplacés par des Points Poste qui coûtent moins cher. Elle a imposé aux travailleurs de La Poste des conditions de travail plus lourdes et elle a mis en place Géoroute.

On pourrait dire que l'État a injecté de l'argent qui n'a servi à rien. Aujourd'hui, vous nous dites que l'argent qui ne sert à rien, cela ne sert à rien de le garder là où il est. Soit! Cet argent a rapporté des intérêts à La Poste, pas à l'État. Que la poste danoise s'en aille et que CVC se désengage plus ou moins, cela me semble normal. C'est le jeu. Mais qu'est-ce que l'État va faire de cet argent, qui représente 50% du trésor de guerre?

J'en ai assez d'entendre les travailleurs se plaindre. J'ai une fois de plus écouté attentivement Johnny Thijs ce samedi, et j'ai lu ses déclarations. Il est le seul à proclamer que tout va bien! Quand j'écoute les facteurs et les gens dans la rue, je n'entends pas une grande satisfaction. Sauf sur un point, c'est que les Points Poste sont ouverts plus longtemps que les bureaux. C'est la seule chose positive pour les gens qui travaillent. À ce compte-là, on aurait pu discuter avec les travailleurs de La Poste pour arriver à la même formule.

À mon sens, l'argent devait servir à améliorer le sort des travailleurs, à assurer la qualité de l'emploi et des conditions de travail. Il me semble qu'à l'avenir, dans le cadre de la libéralisation, il devrait servir à assurer la qualité du service rendu à la population. On ne nous dit rien aujourd'hui de cela. C'était pourtant le sens de ma question.

Quant aux 20 euros, nous avons repris ce que nous entendions lors des manifestations et le montant de 10 euros y était cité. Vous dites qu'il s'agit de 20 euros; il est certain que c'est mieux: c'est le double! Toutefois, par rapport à ce que les autres vont recevoir, je trouve que c'est encore assez dérisoire!

Il s'agissait d'une parenthèse, c'était ma première question et non ma deuxième.

05.10 Minister Steven Vanackere: Sta mij toch nog een korte reactie toe. Wanneer vele mensen zeggen dat ik nogal een technisch antwoord geef, is dat omdat ik toch nog sterk wil benadrukken dat er een verschil bestaat tussen een balans en een resultatenrekening. Heel veel van de overwegingen met betrekking tot de bedrijfsvoering van De Post hebben betrekking op zaken die op de resultatenrekening wegen. Bijvoorbeeld vragen wat we de werknemers van De Post moeten gunnen als aandeel in de betere resultaten, is een boeiend debat en ik wil het daar bij gelegenheid zeker eens met u over hebben, maar dat heeft betrekking op de resultatenrekening.

Het bespreken van wat er gebeurt met een thesaurie-overschot, dames en heren, dat heeft alleen maar te maken met de balans. Als met andere woorden De Post had beslist om de thesaurie te gebruiken om een fantastisch hoofdkantoor neer te zetten, dan was er geen thesaurie, maar dan had men in termen van resultaat geen impact gehad. Dan zou men gewoon thesaurie hebben omgezet in een vast actief. De reden waarom ik antwoord zoals ik antwoord, is natuurlijk omdat wij hier essentieel spreken over, ten eerste, een afspraak die in 2006 is gemaakt. Ik wil naar alle overwegingen luisteren met betrekking tot die afspraak, maar ik zal toch ook verwijzen naar degenen die in 2006 die afspraak hebben gemaakt. U moet mij dat dan toch, zeker vanuit mijn politieke origine, gunnen dat ik als CD&V'er die niet betrokken was bij de regering die de afspraak heeft gemaakt, daarvan zeg: *pacta sunt servanda*.

Ik stel vandaag inderdaad vast, wanneer ik het contract lees, dat ik wel een aantal instrumenten heb om te zeggen: *pas n'importe quoi*. Het gaat wel degelijk over het al dan niet uitbetalen, cash outen, van een thesaurie waarvan men de omvang niet mag verwarren met discussies die te maken hebben met de resultatenrekening.

Ik voel in dit debat dat dat onderscheid hier echt niet voldoende wordt gemaakt. Wie het schoentje past, trekke het aan, want er zijn mensen "nee" aan het schudden, die het onderscheid wel degelijk hebben gemaakt. Iedereen moet dat nog maar eens een keer voor zichzelf opzoeken.

05.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous accorde que pas plus votre parti que le mien n'étaient parmi les gouvernements signataires de cette convention. Mais vous n'avez pas répondu à la question de savoir si cette convention était accessible aux parlementaires ou s'il s'agissait d'un secret d'État. J'aimerais y consacrer une analyse approfondie. Je n'ai pas l'impression que l'État belge ait conclu une affaire opportune et, en tout cas, positive sur le plan de son financement. Mais j'aimerais me persuader du contraire en examinant attentivement le document.

05.12 Steven Vanackere, ministre: (...)

05.13 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Une partie, sans doute.

05.14 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, u hebt gelijk wanneer u zegt dat u daarbij niet betrokken was, en inderdaad, *pacta sunt servanda*.

Ik begrijp de huidige stand van zaken in uw thesaurierekening, maar die is dermate volatiel, terwijl er andere beslissingen hadden kunnen worden genomen om ze te verminderen.

We moeten, wat de toekomst betreft, rekening houden waar er eventuele bijkomende middelen zullen moeten worden uitgetrokken. Indien de thesaurierekening nu naar een veel lager bedrag gaat of zelfs op nul wordt gezet, kan het goed zijn dat dezelfde aandeelhouders op een bepaald moment een kapitaalsverhoging zullen moeten doen om een aantal andere zaken op uw balans te betalen. Dat is mijn enige economische analyse.

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

06 Vraag van mevrouw Katia della Faille de Leverghem aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de parkeerproblemen aan het station van Haacht" (nr. 11433)

06 Question de Mme Katia della Faille de Leverghem au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes de stationnement près de la gare de Haacht" (n° 11433)

06.01 Katia della Faille de Leverghem (Open Vld): Mijnheer de minister, voor de uitbouw van de parking van circa 300 wagens en 300 fietsen, het verbeteren van de onthaalfaciliteiten voor de reizigers en de aanleg van het stationsplein in Haacht werkt de NMBS aan een masterplan dat nagenoeg 700.000 euro zal kosten. De timing ervan is nog niet bekend. Nochtans rijzen er parkeerproblemen voor de pendelaars. De parking is te klein en wordt onvoldoende onderhouden, zodanig zelfs dat een paar pendelaars zich al uit de modder dienden te laten takelen.

Bij de vraag naar voorlopige maatregelen wordt door Paul Van Aelst van de NMBS Holding gesteld dat die

niet kunnen worden getroffen omdat de parking grenst aan een natuurgebied. Dat is opmerkelijk want de gemeente heeft gelijklopend met die parking en net naast het door de NMBS bedoelde natuurgebied een fietspad aangelegd dat het station van Haacht verbindt met de Elfde Linielaan. Dit fietspad is aangelegd met ternair zand. Net als bij porfier is het gebruikelijk dat dergelijke natuurvriendelijke materialen blijkbaar compatibel als verharding naast natuurgebied kunnen worden gebruikt. Bovendien is het een relatief goedkope oplossing die zou kunnen overwogen worden als alternatief voor voorlopige maatregelen op de parking van het station van Haacht.

Het station van Haacht zit in een vicieuze cirkel wat de parkeerproblemen betreft. Door de recente wijziging van de diensturen van de treinen en het schrappen van enkele rechtstreekse P-treinen naar Brussel die ook in de deelgemeenten Wespelaar en Hambos en buurgemeente Boortmeerbeek stopten worden veel pendelaars gedwongen om op te stappen in Haacht. Nochtans heeft de NMBS recent te kennen gegeven dat de parking aan het station van Hambos zal worden uitgebreid. Hierdoor ontstaat dus een extra opportuniteit om Haacht station te ontlasten of omgekeerd een extra motivatie om de reizigers van Hambos de mogelijkheid te bieden zoveel mogelijk de trein in hun eigen gemeente te nemen. De wijzigingen van rechtstreekse P-treinen naar Brussel wordt door de NMBS echter verdedigd met het argument dat er een betere spreiding van treinen is en dat er in de loop van de dag meer treinen vertrekken vanuit het station van Haacht. Helaas hebben de pendelaars die de drukbezette ochtend- en avondtreinen nodig hebben om van en naar hun werk te gaan hier geen boodschap aan.

De zogenaamde verbetering van de dienstverlening die volgens een schrijven van de NMBS op een klachtenbrief van het Haachtse gemeentebestuur onmogelijk maakt om voor alle reizigers een optimaal aanbod te realiseren heeft echter geen milieuvriendelijk effect als blijkt dat de reizigers de auto moeten gebruiken om de trein te kunnen nemen in een naburige gemeente of als ze in het slechtste geval als gevolg van het tijdverlies door de nieuwe regeling toch kiezen om met de auto naar hun werk te gaan. De NMBS schermst met het argument dat Haacht een van de snelst groeiende stations is. Voor de volledigheid moet daar echter aan worden toegevoegd dat dit door de diensturenherziening mede door de spoorwegmaatschappij in de hand is gewerkt, een reden temeer om de geringe parkeermogelijkheid optimaal te gebruiken. Precies daar wringt het schoentje.

De plaatsen zijn niet gemarkeerd, en zo gaat er heel wat plaats verloren.

Het station van Haacht heeft, zoals u begrijpt, op korte termijn behoefte aan voorlopige maatregelen om de parkeerproblemen ten minste onder controle te houden.

Mijnheer de minister, daarom had ik concreet van u graag een antwoord op de volgende vragen gekregen.

Erkent u de parkeerproblemen en de nood aan overgangsmaatregelen aan het station van Haacht?

Wilt u op korte termijn overgangsmaatregelen laten uitvoeren, meer bepaald een verharding van de ondergrond met weliswaar natuurvriendelijke producten en het markeren van de voorhanden zijnde parkeerplaatsen?

Zult u er bij de NMBS op aandringen om gehoor te geven aan de vraag van het Haachtse gemeentebestuur en de pendelaars om de vroege rechtstreekse piekurtreinen naar Brussel met opstapplaatsen in Hambos, Wespelaar en Boortmeerbeek weer in te voeren zodat de overbezette parking van het station in Haacht kan worden ontlast?

Werd intussen een timing bepaald voor het masterplan? Zo ja, welke? Zo neen, wanneer zal die worden vastgelegd?

06.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, omdat ik van mijn hart geen moordkuil wil maken, wil ik toch eerst nog eens mijzelf luidop afvragen waarom zulke vragen geen schriftelijke vragen zijn en hoe dat in onze commissie tot mondelinge vragen komt. Ik heb begrepen dat het tot de verantwoordelijkheid van elk Parlementslid behoort om dat te beoordelen, maar als ik het Reglement van de Kamer erop nakijk, dan denk ik echt dat het lastig is om in dat soort van punctuele plaatsgebonden vragen iets anders te zien dan een schriftelijke vraag.

Ik zal de vraag uiteraard beantwoorden, maar ik zou hopen dat het soort van discussies die we hier al gevoerd hebben over een aantal politiek bijzonder relevante onderwerpen, wat meer plaats krijgt, door

natuurlijk ook wat de economie te doen van dat soort van vragen.

Mevrouw della Faille, ik richt me daarbij helemaal niet persoonlijk tot u. U bent een van de velen. Elk komt op zijn beurt. Maar ik denk dat de commissie er toch af en toe eens over moet nadenken of wij voor dat soort van aangelegenheden niet meer gediend zijn met schriftelijke vragen.

Mevrouw della Faille, er zijn inderdaad parkeerproblemen aan het station van Haacht. In eerste instantie heeft de NMBS-groep een zone aan de zijde brouwerij vrijgemaakt voor de inrichting van een tijdelijke parking.

Daaropvolgend werd midden 2006 een bouwvergunning aangevraagd voor de bouw van een parking aan de zijde Haacht. De parking zou aangelegd worden aansluitend op de aanleg van een fietspad dat het station verbindt met Haacht. Voor de aanleg van de parking werd er tot nu toe echter nog geen vergunning verleend. Het aantal fietsplaatsen kon wel al drastisch uitgebreid worden.

De aanleg van een parking, zelfs al zou die met natuurvriendelijke materialen worden uitgevoerd, wordt niet toegestaan omdat de bestemming parkeren in de zone kant Haacht volgens het huidige gewestplan niet aanvaard wordt omdat het om een natuurgebied gaat, dus ook niet de verharding van het terrein in het verlengde van de huidige parking waar nu al geparkeerd wordt, daar ook daarvoor een bouwvergunning nodig is.

Door de provincie Vlaams-Brabant wordt een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opgemaakt voor de volledige herinrichting van de stationsomgeving.

De opmaak van dit masterplan is vrij recent gestart en zal op korte termijn geen oplossing kunnen bieden voor de genoemde problemen.

Op de parking, kant Brouwerijstraat, werd een verharding in dolomiet aangelegd, een tijdelijke maatregel in afwachting van de definitieve herinrichting volgens het masterplan.

De NMBS-Holding beschikt in de buurt van het station niet meer over gronden waar een parking zou kunnen worden aangelegd. Tijdens de volgende stuurgroep over het masterplan, die doorgaat op 22 april 2009, zal men vragen of er in de buurt terreinen beschikbaar zijn of kunnen worden gehuurd om de parkeercapaciteit uit te breiden.

Met betrekking tot de P-treinen tot Brussel, hoewel het aantal rechtstreekse treinen naar en van Brussel is afgenomen, werd van Boortmeerbeek en Wespelaar-Tildonk vanaf 15 december 2008 een verdubbeling van gecadanceerde treinen ingelegd, waardoor de mogelijkheden om naar Brussel te reizen toegenomen zijn. Voor Hambos, Hever en Muizen, de stations met het minst aantal reizigers op lijn 53A, bleef het aantal aangeboden treinen nagenoeg gelijk.

Er wordt continu gezocht naar manieren om het aanbod voor zo veel mogelijk reizigers te verbeteren. Het is natuurlijk wel zo dat de NMBS autonoom bevoegd is voor de operationele uitwerking van haar aanbod.

Tot slot, het masterplan betreft de opmaak van een inrichtingsstudie voor de volledige stationsomgeving van Haacht, inclusief het ontwerp en de uitvoering van een pendelparking. Er is een samenwerkingsovereenkomst in opmaak tussen de gemeenten, het Vlaams Gewest, Infrabel, De Lijn en de NMBS-Holding voor een volledige herinrichting van de stationsomgeving.

Eenmaal die samenwerkingsovereenkomst door alle partijen is ondertekend, wordt een ontwerp bureau aangesteld dat een plan uitwerkt. Op basis van dit plan wordt vervolgens een definitieve overeenkomst gesloten met onder andere de verdeling van de kosten voor de uitvoering van de benodigde werken.

De hele procedure voor het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst en het aanstellen van een ontwerp bureau neemt al vlug een jaar in beslag. De eigenlijke start van de werken is dus nog niet voor meteen.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, met betrekking tot uw opmerking over de vraagstelling is er inderdaad in dit Huis geen voorafgaande toetsing inzake het algemeen belang, zoals dat in het Vlaams Parlement wel het geval is. Ik heb mij daarover in het begin ook verwonderd. Dat is nu eenmaal de werkwijze hier.

06.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik wou daar nog een opmerking over maken.

Het is inderdaad het individueel recht van de parlementsleden. Ik wil daar niet aan tornen, maar ik begrijp uw opmerking. Ik probeer daar zelf ook iets aan te doen, door meer vragen schriftelijk te stellen en alleen voor mij belangrijke vragen mondeling te stellen, maar wat is de belangrijkheid dan eigenlijk? Ik zou er echter willen op wijzen dat veel ministers hun vragen niet tijdig beantwoorden. Ik weet niet of dat ook voor u geldt. Zolang daaraan niets gedaan wordt, denk ik dat de Kamerleden het recht moeten blijven hebben om hun vragen hier te stellen.

Het gebeurt zelfs dat schriftelijke vragen in mondelinge vragen worden omgezet omdat de ministers niet tijdig antwoorden.

Maar ik begrijp uw opmerking. Ik vind het ook vervelend. Ik had gehoopt om mijn vraag om halfvier te kunnen stellen, maar ik zal nog even moeten wachten. Dat is een wisselwerking die we in evenwicht moeten houden.

06.04 Minister Steven Vanackere: U hoeft dit niet gewichtiger voor te stellen dan nodig.

06.05 Katia della Faille de Leverghem (Open Vld): Mijnheer de minister, ik neem het niet persoonlijk. Het is trouwens ook de eerste keer dat ik het meemaak.

Ik heb de laatste week tientallen mails ontvangen, het leek me dus belangrijk voor die kleine doelgroep in Haacht.

Ik zal niet lang repliceren vermits U een duidelijk antwoord hebt gegeven op al mijn vragen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

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

07.01 David Geerts (sp.a): Deze fundamentele vraag, die ik in het verleden ook al heb gesteld, wil ik nu wel stellen.

Op de resultatenrekening van de Holding waren de commerciële activiteiten nogal vrij dominant in het verlieslatende effect. Toen werd beslist om een saneringsplan voor onder meer B-Cargo op te stellen. De datum was voorzien voor eind januari 2009. We hebben dit onderwerp medio februari ook al behandeld. Toen heeft u mij gezegd: ik verwacht een plan.

07.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, u krijgt een bondig antwoord.

Ik kan u bevestigen dat de directie mij haar strategisch plan heeft toegelicht. We hebben een werkvergadering van verschillende uren gehad waarin mij het volledige plan werd toegelicht.

Er zijn verschillende elementen aan bod gekomen, maar aangezien het activiteiten betreft in een vrijgemaakte markt, speelt hier wel de vertrouwelijkheid.

Ik kan u wel bevestigen dat het, zoals aan de NMBS werd gevraagd, de bedoeling is dat B-Cargo binnen drie jaar minstens een financieel evenwicht bereikt.

Wat het resultaat betreft, kan ik u dus een bevestiging geven. Als u mij naar de krachtlijnen vraagt, moet ik mij echter beroepen op de vertrouwelijkheid voor een sector met activiteiten in een vrijgemaakte markt.

Ik kan u nog iets meegeven dat politiek niet zonder relevantie is. De beslissing van de federale regering om

een aantal maatregelen met betrekking tot het interprofessioneel akkoord inzake het goedkoper maken van de arbeid in ploegendienst, nachtdienst en dergelijke, toepasselijk te maken op de overheidsbedrijven wanneer zij in een concurrentiële omgeving functioneren, en die uiteraard ook voor de goederenactiviteit van de NMBS een gevoelig effect heeft, heeft in het strategisch plan wel degelijk een grote invloed gehad.

Ik kan u dus bevestigen dat er een financieel plan is, waarbij men binnen drie jaar naar een financieel evenwicht kan gaan.

07.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik weet dat het om commerciële activiteiten gaat en dat dit dus daar moet worden beantwoord.

Voor mij is het belangrijk te weten dat er een plan is en dat er een financieel evenwicht wordt nagestreefd binnen drie jaar. Laten we hopen dat ik binnen drie jaar de vaststelling kan maken dat het financieel evenwicht bereikt is.

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

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

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

08.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal het opnieuw heel kort houden.

Het is de derde maal dat ik over de kwestie een vraag stel, omdat ik de eerste twee keer eigenlijk geen antwoord had gekregen. Nochtans was de zaak vrij onduidelijk en wist niemand of een en ander nu effectief klopte.

Wij zijn ondertussen acht weken na de eerste vaststelling. Mij wordt nog steeds verteld dat de studententrein een succes is, maar in Poperinge nog altijd leeg de terugreis aanvat.

Ik heb in het verleden al een vraag gesteld om, gelet op de toeristische activiteiten in de betrokken streek, de trein in kwestie beter te benutten. Het kan niet dat treinen leeg de terugreis aanvatten. Dat is zonde van de capaciteit.

U zou de zaak nakijken. Daarom stel ik u de volgende vraag.

Klopt het of klopt het niet dat de bewuste trein de terugreis leeg aanvat?

08.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, ik hoop dat wij elkaar nu echt goed begrijpen.

Er is geen studententrein Gent-Poperinge. Er is wel een studententrein Gent-De Panne. Het materieel van die trein tussen Gent en De Panne is op vrijdag alleen in 2009 leeg teruggekomen. Vanaf februari 2009 wordt het materieel gebruikt om op zondagavond een aantal treinen tussen Gent en De Panne te versterken. Op vrijdag zijn er vanuit De Panne geen versterkingen nodig. Daarom blijft het materieel tot 's zondags in De Panne.

De trein in kwestie is een typische schooltrein, die niet buiten de schoolperiodes rijdt. Dat betekent dat de trein tijdens de vakantiemaanden niet rijdt en dat de terugrit bijgevolg niet voor het verzekeren van een extra toeristentrein of het versterken van andere treinen kan worden gebruikt.

In het toeristenseizoen worden andere maatregelen getroffen om het aanbod zo goed mogelijk aan de specifieke behoeften aan te passen.

08.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, het klopt dat het om de trein van en naar De Panne gaat.

De vergissing in bestemming is het nadeel van de copy-and-paste van blijkbaar één woord uit mijn vorige vragen.

Belangrijk is natuurlijk het antwoord dat de niet-bezette capaciteit alleen in januari 2009 een probleem was.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'accord sur la mise en place d'un ticket commun" (n° 11821)**

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

09 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het akkoord over de invoering van een gemeenschappelijk ticket" (nr. 11821)**

- **mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het akkoord tussen de NMBS, de MIVB, De Lijn en de TEC betreffende de invoering van een gemeenschappelijk vervoerbewijs tegen 2012" (nr. 11875)**

09.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question n'a pas pour but de vous faire répéter ce qui a déjà été dit dans cette commission. En effet, on a déjà parlé de cette carte intermodale, de la mise en place d'un ticket commun.

En date du 25 février, un accord de principe est intervenu. Auparavant, il avait été question de blocages au niveau de la SNCB.

Si je suis correctement vos propos, la mise en place du ticket unique comprend trois volets: la mise en place d'une technologie unique pour quatre opérateurs pour la création d'un titre de transport commun, une structure commune de gestion de cette technologie, l'opérationnalisation du système.

La technologie unique existe déjà. Il s'agit de la technologie Calypso développée par la STIB depuis 2003.

Visiblement l'accord obtenu le 25 février porte sur la structure de gestion, appelée Ubigo, et qui serait garante des développements technologiques futurs.

La couverture et l'utilisation de ce ticket unique devrait, quant à elle, être optimale en 2012.

Mes questions sont les suivantes.

- Pouvez-vous nous confirmer aujourd'hui que cette technologie Calypso, opérationnelle depuis 2003, sera bien celle utilisée comme standard commun pour le ticket unique? Je vous avoue que je ne comprends toujours pas pourquoi il a fallu autant de temps pour s'accorder sur cette technologie. Quelle a été l'utilité de Syntigo, la cellule informatique de la SNCB, dans la recherche de cette technologie?

- Confirmez-vous qu'un accord a bien été trouvé entre les quatre opérateurs concernant la mise en place d'une structure de gestion appelée Ubigo? Quel sera le statut juridique de cette structure? Les quatre opérateurs détiendront-ils chacun 20% des parts de cette société? Quels sont les montants en jeu?

- L'opérationnalisation du système, initialement annoncée pour 2010, est maintenant prévue pour 2012. Quelles garanties pouvez-vous nous donner quant au respect des délais?

09.02 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je ne redévelopperai pas la question puisque ma collègue, Mme Snoy, l'a déjà fait. Et nos questions se rejoignent.

Toujours est-il qu'un accord serait finalement intervenu, après que ce dossier ait connu un blocage ou que son aboutissement ait à tout le moins été freiné.

Mes questions portent sur la teneur de l'accord et sa structure. Vous avez déclaré qu'il s'agissait d'une structure plus légère que celle initialement prévue. Pouvez-vous nous donner de plus amples explications au sujet de cette structure? Pourquoi en est-on arrivé à ce montage?

- Quelle est l'estimation des montants à charge de la SNCB dans le cadre de ce nouvel accord?

- Puisqu'il est question de la concrétisation du projet pour 2012, pouvez-vous nous indiquer les étapes en vue de la couverture et de l'utilisation de ce ticket unique?

09.03 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, madame Snoy, c'est en effet la technologie Calypso, disponible depuis 2003, qui sera utilisée comme standard commun pour le ticket unique. Il faut bien comprendre que cet aspect technologique n'a représenté qu'une part minime du dossier "carte à puce". Ce sont les règles d'affaires, les investissements et les processus commerciaux qui ont nécessité du temps avant qu'un accord soit trouvé.

Quant à Syntigo, elle a vérifié la compatibilité technique du standard Calypso pour une utilisation auprès des quatre sociétés de transport. Les "business rules" qui sous-tendent l'utilisation d'une carte à puce et les implications financières qui en résultent ne faisaient pas partie de la tâche impartie à Syntigo.

Après l'accord de principe du comité d'orientation du 19 février 2009, auquel assistaient les quatre CEO des sociétés opérateurs, la SNCB a proposé aux trois sociétés régionales de transport les termes juridiques précis de la création d'une filiale commune, dont la dénomination est "Belgian Mobility Card SA", destinée à la conception et à la mise en œuvre de la carte à puce commune. Il s'agit bien d'une filiale dotée d'une personnalité juridique propre, composée de cinq personnes, parmi lesquelles quatre membres du personnel des sociétés de transport et un responsable qui dirigera la société.

Il est proposé de fixer le capital de départ de la société à 61.500 euros, auquel chaque société de transport souscrira pour un quart.

Il appartiendra, bien sûr, à cette nouvelle entreprise de déterminer les étapes qui doivent mener progressivement à la mise en circulation d'un titre de transport commun sous forme d'une carte à puce "interopérable". Toutefois, cela n'empêche pas la SNCB de progresser d'une façon pragmatique. Elle veillera à ce que les titulaires d'un titre de transport combiné SNCB-STIB aient la possibilité, au 1^{er} janvier 2010, de continuer de voyager avec la STIB par le biais de la carte MOBIB. Dans le courant de 2010, tous les abonnements de la SNCB et SNCB+STIB seront également transformés en cartes à puce de type MOBIB. En 2010-2011, les distributeurs de vente seront adaptés afin de permettre la lecture et le chargement des cartes à puce. L'intégration sur la carte à puce de type MOBIB des abonnements TEC et De Lijn aura lieu dès qu'ils auront mis au point le système "e-Ticketing". Ceci est prévu pour 2011-2012. Ce délai est, bien sûr, encore à convenir avec les sociétés régionales TEC et De Lijn au sein de la nouvelle société à créer.

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

09.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces explications.

Vous aurez compris que cela nous tient à cœur. Cette carte combinée pour tous les transports en commun pourrait vraiment être une alternative à l'usage de la voiture privée et de société. Elle pourrait devenir monnayable de façon très souple et variable selon les besoins des employés.

Je suis contente d'apprendre qu'il y a aura des mises en œuvre intermédiaires. On ne devra pas attendre trois ans pour voir apparaître cette carte.

Il serait intéressant que l'on revienne régulièrement sur ce sujet et d'examiner quels pourraient être les avantages tarifaires des bénéficiaires de ce type de carte. En effet, je pense qu'il faut encourager l'intermodalité. Le voyageur souhaitant combiner le bus et le train plutôt que d'aller en voiture à la gare, doit être favorisé et encouragé à agir de la sorte. S'il s'agit d'additionner les tarifs actuels, ce serait dommage. Il faut jouer sur les tarifs avantageux pour encourager cette intermodalité.

09.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, vos réponses sont très complètes et je vous en remercie. Je formule le vœu que le délai que vous avez évoqué soit bien évidemment respecté.

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

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

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

10.01 **Jenne De Potter** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag dateert van voor de pers aandacht aan het dossier heeft besteed, waardoor eigenlijk een deel van mijn vragen al in de media is beantwoord. Vandaar zeer kort.

Mijnheer de minister, er is inderdaad een boete opgelegd aan de gedelegeerd-bestuurder van de NMBS Holding voor overtreding van het rookverbod in een gebouw van de NMBS. Aanvankelijk is die betaald door de holding zelf, later zou die dan terugbetaald zijn door de gedelegeerd-bestuurder. Kunt u dat verhaal bevestigen? Kunt u daarover meer details geven op het vlak van timing? Op welke datum is de terugstorting gebeurd? Wat is uw reactie op het voorval?

10.02 Minister **Steven Vanackere**: Ik kan inderdaad bevestigen dat de arbeidsauditeur aan de NMBS Holding als rechtspersoon een voorstel van betaling heeft gedaan van 750 euro als gevolg van het overtreden van het rookverbod op de werkplaats. Dat is het gevolg van de vaststelling door de arbeidsinspectie van een aantal overtredingen dienaangaande op verschillende plaatsen in het bedrijf, waaronder een overtreding door de gedelegeerd-bestuurder op 3 september 2008. Voor de volledigheid signaleer ik even dat voor het overige binnen de NMBS-groep sinds 2005, het jaar waarin het rookverbod werd opgenomen in de reglementering, nog maar een werknemer een enkelvoudige vermaning heeft gekregen na verwittiging.

Het voorstel tot betaling werd door de NMBS Holding vereffend op 8 december 2008. Aangezien hij zich medeverantwoordelijk voelde, heeft de gedelegeerd-bestuurder dat bedrag integraal aan het bedrijf gestort op 19 december 2008, elf dagen later.

Mijn visie op het voorval is nogal duidelijk en ik neem aan dat zij gedeeld wordt door de voltallige commissie. Ik verwacht van elke werknemer, ongeacht de functie die hij bekleedt in het bedrijf, dat hij de wetgeving volkomen respecteert.

10.03 **Jenne De Potter** (CD&V): Ik dank de minister voor zijn antwoord en voor zijn stellingname dat iedereen ook in dit geval gelijk moet zijn voor de wet. Voor mij is het incident gesloten en ik hoop dat het een goede les is geweest.

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

11 Questions jointes de

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

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

11 Samengevoegde vragen van

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

- de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gebruik van het seniorenbiljet" (nr. 11864)

11.01 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, mes deux questions concernent effectivement la même problématique, mais pour un public différent.

Une mère de famille souhaitait se rendre à Bruxelles durant le congé de Carnaval avec ses deux enfants. Elle était certaine que ses enfants bénéficieraient de la gratuité du transport. Hélas, il n'en était rien, puisqu'ils étaient là avant 09.01 heures. Avant 09.00 heures, les enfants payent moitié prix. Une nouvelle fois, il y a discrimination car il faut attendre 09.00 heures pour se déplacer tout en profitant de la gratuité.

La deuxième question concerne les plus de 65 ans. Je suis sans cesse interpellé par les habitants de plus de 65 ans de ma province qui utilisent le billet "Senior". J'ai déjà interrogé à ce propos vos prédécesseurs et je me permets à nouveau de revenir sur la situation spécifique des zones périphériques, qu'elles soient du Nord du pays ou du Sud, en matière d'utilisation de ce titre de transport.

En effet, si les "Go Pass" et "Multi Pass" peuvent être utilisés sans restriction horaire - après de nombreuses questions à Michel Daerden et Isabelle Durant -, les restrictions horaires qui sont d'application pour le billet "Senior" paraissent plus que discriminatoires pour les habitants des zones périphériques du Nord ou du Sud du pays.

Ces décisions sont inscrites dans le contrat de gestion conclu entre l'État et la SNCB dans le but d'attirer de nouveaux voyageurs dans des trains qui circulent de toute façon, mais surtout dans le but de ne pas engorger les trains des navetteurs le matin. C'est probablement ce que vous allez me répondre, comme Michel Daerden et Isabelle Durant l'ont fait jusqu'au jour où a été conclu un accord politique pour modifier ces restrictions pour les "Go Pass" et "Multi Pass".

De plus, ici, alors qu'il n'y a pas de limitation horaire le samedi, le dimanche et les jours fériés, cela n'est pas valable entre le 15 mai et le 15 septembre, période estivale. Pourtant, durant cette période, le nombre de navetteurs est moindre.

Quelle est votre position face à ces situations discriminatoires? Envisagez-vous d'étudier cette problématique pour qu'on puisse enfin trouver une solution positive? Je suis convaincu que cela règlera des problèmes tant en Flandre qu'en Wallonie et dans des régions plus périphériques que le pays d'Arlon, plus proches de Luxembourg que de Bruxelles ou de Namur.

11.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, cher collègue, je ne pense absolument pas que les mesures pour les enfants et les seniors soient discriminatoires. Au contraire, ces mesures valent pour tous les enfants et tous les seniors de 65 ans et plus, où qu'ils habitent et quel que soit le voyage qu'ils veulent effectuer. Évidemment, pour un long trajet, il n'est pas toujours évident de partir après 09.00 heures.

En seconde classe, les enfants de 6 à moins de 12 ans voyagent gratuitement quand ils sont accompagnés d'un adulte muni d'un titre de transport valable. Cette gratuité n'est d'application que pour les voyages débutant après 09.00 heures du matin du lundi au vendredi. Avant cette heure, les enfants voyagent effectivement à moitié prix jusqu'à la première gare dans laquelle le train s'arrête après 09.00 heures.

Cette mesure s'inscrit dans une politique de promotion des voyages en train pendant les heures creuses lorsque les trains disposent d'une plus grande capacité.

Il en va de même pour les seniors de 65 ans et plus qui peuvent voyager au tarif le plus avantageux en ne payant que 5 euros pour un voyage aller-retour le même jour, quelle que soit la distance parcourue. Avant 09.00 heures, les personnes âgées de 65 ans et plus paient leur billet au prix normal jusqu'à la première gare dans laquelle le train s'arrête après 09.00 heures. Ensuite, ils peuvent voyager au prix du billet "Senior". Ce tarif avantageux est destiné à un public qui peut voyager pendant les heures creuses, quand un bon service et notamment suffisamment de places assises peuvent être garantis.

Les week-ends entre le 15 mai et le 15 septembre, le billet "Senior" n'est pas d'application. Pourquoi? Parce que, durant cette période d'été, les trains du week-end sont généralement plus remplis car certains voyageurs partent en excursion. Du lundi au vendredi, les seniors peuvent, durant cette période, continuer à voyager à tarif réduit après 09.00 heures.

Toutes ces mesures permettent à tous les enfants et à tous les seniors de 65 ans et plus de voyager aux mêmes conditions et de façon très avantageuse et je n'envisage pas d'apporter des modifications en la matière.

Lorsque lesdites mesures ont été instaurées, certains ont invoqué le fait qu'à certains moments, des places

étaient disponibles et que permettre à certaines personnes de voyager ne coûterait rien à la SNCB. Mais ceux qui ont avancé l'idée de la gratuité n'avaient pas l'intention de permettre à certaines personnes, qui achètent leur ticket à des conditions très avantageuses, de s'asseoir à côté des navetteurs qui paient leur ticket au juste prix et qui, ce faisant, verraient leur confort réduit. Il ne faut pas oublier quelle est l'origine des mesures prises en matière de tarifs privilégiés. Pour ma part, je défends la thèse selon laquelle il faut privilégier les périodes creuses pour donner accès à ce type de clientèle qui peut bénéficier – je le rappelle – de conditions très avantageuses après 09.00 heures.

11.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, votre réponse ne me surprend pas, puisque je m'y attendais. C'est d'ailleurs ce que répondait Michel Daerden pendant des années, et ensuite Isabelle Durant. Mais votre réponse me déçoit. Car qui sont les gens les plus discriminés, sinon les habitants – du Nord ou du Sud du pays – les plus éloignés des centres? Cette situation est injuste.

Vous avez la chance d'exercer une compétence dans un domaine qui évolue de jour en jour. Nous sommes tous très heureux du succès des transports en commun. C'est pourquoi je vous demande de fournir un effort supplémentaire en ce domaine. C'est dans l'évolution logique des choses.

11.04 Steven Vanackere, ministre: Vous me citez d'autres ministres – M. Daerden et Mme Durant. Je dis ce que je pensais avant même de devenir ministre. J'avais déjà pris des positions très claires. Si, pendant deux ans, nous connaissons une augmentation de la clientèle de la SNCB de l'ordre de 5% et que rien ne nous permette de savoir si cette hausse se poursuivra, il faut garantir une qualité de service aux personnes qui prennent le train pour atteindre leur lieu de travail. Pour une autorité responsable, il est prioritaire de se rendre compte du caractère désagréable que représenterait le déplacement de navetteurs en voiture faute de services de qualité.

Offrir à des gens âgés de 65 ans et plus la possibilité de voyager après 09.00 heures à des conditions qui, d'un point de vue économique, ne sont pas du tout de nature à couvrir les coûts, c'est absolument positif. Si l'on choisit de faire de même pendant les heures de pointe, l'équilibre risque d'être mis en péril. Je vous entends bien, mais je ne partage pas votre avis.

11.05 Josy Arens (cdH): C'est très heureux dans une démocratie! Néanmoins, je me permets de plaider la vision des personnes qui habitent en région périphérique. Si vous étiez dans leur cas, vous comprendriez mieux leur préoccupation.

En tout cas, j'estime qu'il faut continuer de faire évoluer la qualité des transports en commun. Nous la revendiquons tous ici, et de nombreuses questions posées vont dans ce sens. Il incombe à la SNCB de poursuivre ses investissements. Qu'il s'agisse d'environnement ou d'économie, le transport en commun représente l'avenir. C'est pourquoi il faut aller plus loin pour les différentes catégories de la population.

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

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

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

12.01 Ulla Werbrouck (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik kom met mijn vraag op dezelfde golflengte als mijn vraag over Kruidvat.

Op de website van de NMBS staat als een van de zes blikvangers op de openingspagina: "Exclusieve hoteltarieven voor uw citytrip". Wie doorklikt, leest dat de NMBS en Sunjets een aantal voordelige adressen selecteerden in steden die gemakkelijk met de trein bereikbaar zijn, met name in Parijs, London en Amsterdam.

Mijn vragen zijn dan ook de volgende.

Wat is de bedoeling van de NMBS bij het aanprijzen van hoteladressen in het buitenland?

Wat is de inhoud van de deal voor voornoemde promotie van de adressen? Op voorstaande vraag zal ik

waarschijnlijk geen antwoord krijgen. Wat is de deal tussen de NMBS en Sunjets zelf?

In welke mate heeft de NMBS zelf de adressen in kwestie geselecteerd? Op de NMBS-website wordt immers aangekondigd en gecommuniceerd dat zij zelf de adressen heeft bezocht.

Is het voorgaande als een proefproject te beschouwen?

Zal de NMBS zich als reisbureau op de privémarkt profileren?

Vooraf, werd de wet op de overheidsopdrachten gerespecteerd? Zo ja, hoe verliep de procedure? Zo neen, waarom werd voornoemde wet niet gerespecteerd? Waarom wordt alleen de link met Sunjets gemaakt? Werd de vraag door Sunjets zelf gesteld?

12.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Werbrouck, u wijst zelf op een parallellisme met uw vorige vraag. Ik zal niettemin zelf één groot onderscheid met uw vorige vraag aanhalen.

Op de vraag over de samenwerking met Kruidvat kon ik u antwoorden dat het project al drie jaar liep. Met de huidige vraag komt u terug op een situatie die al altijd heeft bestaan. Ik heb ter zake in ieder geval een persoonlijke herinnering. Een kwarteeuw geleden ben ik via exact hetzelfde systeem naar Parijs gereisd. Het project bestaat al zolang mijn geheugen het zich herinnert. Het was trouwens een erg aangename reis, waarover ik evenwel niet nader in detail ga.

Ik moet u nu wel iets vertellen waarmee ik wel aan uw verwachtingen zal voldoen. Het internationale reizigersverkeer maakt namelijk geen deel uit van de opdrachten van openbare dienst, die in het beheerscontract zijn opgenomen. Dat leidt ertoe dat de Staat zich niet mengt in de beleidsbeslissingen aangaande de bewuste materie. De bestuursinstanties van de NMBS dragen ter zake de volledige verantwoordelijkheid.

De NMBS wil zich voor het internationale reizigersverkeer aan de verwachtingen van haar klanten kunnen aanpassen. Zij wil ook, in een wereld waarin er sterke concurrentie heerst en in een sector die niet wordt gesubsidieerd, haar activiteiten verder ontwikkelen.

De selectie van hotels op de website van de NMBS moet dan ook als een dienstverlening aan haar klanten worden gezien. Iemand die een internationale treinreis wil boeken, kan in een moeite een hotel zoeken en eventueel via een link naar de website van Sunjets, haar commerciële partner, de kamer boeken.

Zowat alle internationale vervoermaatschappijen – de luchtvaartmaatschappijen trouwens ook – organiseren een dergelijke service als een commerciële dienstverlening.

Aangezien het hier gaat om een overeenkomst die bestaat in het kader van een commerciële activiteit binnen de NMBS, speelt hier opnieuw de vertrouwelijkheid. Ik wil wel signaleren dat het niet de NMBS is die de dienstverlening van de hotels verkoopt, maar Sunjets.

Ik bevestig tot slot, omdat het hier over een commerciële activiteit gaat, dat de wet op de overheidsopdrachten hier niet van toepassing is.

12.03 **Ulla Werbrouck** (LDD): Mijnheer de minister, er staat wel degelijk: “De NMBS en Sunjets selecteren voor u een aantal adresjes”. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat hier ergens iets niet pluis is. Ik heb heel veel reacties gekregen over het feit dat ik die vraag nu stelde. Ik ga dat verder uitzoeken tot ik echt antwoorden krijg.

De **voorzitter**: Het incident is gesloten, maar nog niet definitief naar mijn gevoel.

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

Vragen nrs. 11876 en 11877 van mevrouw De Bue worden omgezet in schriftelijke vragen. Vraag nr. 11889 van de heer Van Campenhout is ingetrokken.

13 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de behuizing van de spoorwegpolitie" (nr. 11904)
- de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de huisvesting van de spoorwegpolitie" (nr. 11943)
- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verhuizing van de spoorwegpolitie uit het Zuidstation" (nr. 11967)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de huisvesting van de spoorwegpolitie" (nr. 11972)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de lokalen van de spoorwegpolitie" (nr. 12051)
- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het nieuw commissariaat van de federale spoorwegpolitie" (nr. 12062)

13 Questions jointes de

- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les locaux de la police des chemins de fer" (n° 11904)
- M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les locaux de la police des chemins de fer" (n° 11943)
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le déménagement de la police des chemins de fer de la gare du Midi" (n° 11967)
- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les locaux de la police des chemins de fer" (n° 11972)
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les locaux de la police des chemins de fer" (n° 12051)
- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nouveau commissariat de la police fédérale des chemins de fer" (n° 12062)

13.01 Patrick De Groote (N-VA): Minister van Binnenlandse Zaken De Padt bezocht, na berichten in Het Laatste Nieuws over de slechte behuizing en de massale ziekte bij de Gentse spoorwegpolitie, de kantoren in het Sint-Pietersstation, wat hem de uitspraak ontlokte: "Dit is bijna middeleeuws." Ik zie hoe de minister van Binnenlandse Zaken deze uitspraak met gemak in de krant laat optekenen. Ik haal nog een citaat aan: "Ik hoop dat de NMBS daadwerkelijk maatregelen neemt om de spoorwegpolitie overal in het land degelijk en modern te huisvesten."

Vorige week klonk uw collega-minister in de commissie voor de Binnenlandse Zaken toch al iets voorzichtiger. Ik citeer hem opnieuw, nu op een heel andere toon: "Ook de NMBS heeft verantwoordelijkheden in dit dossier."

Vorige week heeft minister De Padt een aantal vragen van collega's beantwoord. Op een deel van mijn vragen heb ik dus al een antwoord, maar ik ben benieuwd naar het uwe. De ene minister is de andere niet.

De slechte huisvesting van de spoorwegpolitie in Gent blijkt geen alleenstaand geval te zijn. Ook de nieuwe lokalen in Brussel-Zuid worden gesloten door de arbeidsinspectie. Wanneer ik er de parlementaire handelingen op nalees, blijkt het ook geen nieuw probleem te zijn. Ik blijf met mijn vragen, onbewust, niet erg origineel te zijn, want de collega naast mij heeft in 2003 al dergelijke vragen aan uw voorganger gesteld.

Waar liggen de verantwoordelijkheden van respectievelijk de politie en de NMBS-groep voor de huisvesting van de spoorwegpolitie?

Werd er bij de planning van Brussel-Zuid in de jaren negentig en van Gent Sint-Pieters dan geen rekening gehouden met vernieuwde lokalen van de spoorwegpolitie?

Zult u een onderzoek verrichten naar de huisvesting van de volledige spoorwegpolitie?

Op hoeveel plaatsen is de spoorwegpolitie gevestigd? Over hoeveel vestigingsplaatsen kreeg de spoorwegverantwoordelijke al klachten? Van wanneer dateren de klachten en waarom zijn ze niet verholpen?

Welke oplossingen worden er voor de spoorwegpolitie van Brussel-Zuid en Gent uitgewerkt?

13.02 Michel Doomst (CD&V): We hebben daarover deze week met de minister van Binnenlandse Zaken overlegd. Hij is zich trouwens ter plaatse van de toestand gaan vergewissen en hij zag dat het niet goed was. Hij heeft beloofd om snel werk te maken van een oplossing. Vooral de huisvesting van spoorwegpolitie in Gent en Brussel laat te wensen over.

Dat blijkt ook een oud zeer te zijn.

De nachtploeg van de spoorwegpolitie van Gent zou voorlopig zijn afgeschaft wegens een vrij groot ziekenaantal. Dat heeft blijkbaar ook te maken met het feit dat men daar niet goed gehuisvest zou zijn.

Mijnheer de minister, wat zult u ondernemen om op korte termijn iets aan die toestand te doen? Welke oplossingen ziet u daar? In hoeverre is al overlegd met uw collega van Binnenlandse Zaken?

13.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik was verbaasd toen ik in de media vernam dat er problemen waren met de huisvesting van de spoorwegpolitie. Ik heb hierover een vijftal jaren geleden een uitgebreide, schriftelijke vraag gesteld. Ik kreeg daarop een bemoedigend antwoord. Men was zich immers bewust van de problematiek en men was bezig om oplossingen te zoeken.

Ik citeer even uit de vraag en het antwoord dat ik destijds van toenmalig minister Dewael heb gekregen. Mijn vraag was: "Sinds langere tijd bestaat er bij de spoorwegpolitie ongenoegen over de huisvesting in de stations. In de tien belangrijkste stations van de NMBS moet de spoorwegpolitie de volledige politiezorg op zich nemen. Zowel in de stations van Gent-Sint-Pieters en Brussel Zuid als in andere posten is de spoorwegpolitie echter ondergebracht in kleine en ongeschikte lokalen. De situatie zal er niet op verbeteren, daar waar het effectief nog niet volledig is ingevuld".

Het antwoord daarop, bijvoorbeeld met betrekking tot Gent-Sint-Pieters was: "De aanpassingswerken in het station Gent-Sint-Pieters verlopen volgens de planning, afgesproken tussen de NMBS en de dienst Gebouwen van de federale politie".

Over Brussel Zuid was het antwoord: "Er mag worden aangenomen dat deze ruimte in de loop van het jaar 2004 in gebruik kan worden genomen".

Ondertussen hebben wij de minister van Binnenlandse Zaken De Padt kunnen ondervragen over de huidige huisvesting en heb ik ook een recente stand van zaken van hem gekregen. Het antwoord dat ik van hem kreeg, was eveneens bemoedigend, maar het was hetzelfde antwoord als ik vijf jaar geleden heb gekregen op mijn schriftelijke vraag. Ik zou dan ook graag een positiever bericht van u willen vernemen. Daarom sluit ik mij aan bij de vragen van mijn collega's.

Mijnheer de minister, wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de huisvesting voor de stations? Welke maatregelen hebt u desgevallend genomen om de problemen op te lossen?

13.04 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, mes questions sont identiques à celles de mes collègues.

Un accord daté du 13 février dernier entre la SNCB et la police fédérale prévoyait que les agents chargés de la sécurité du rail seraient logés dans des conditions décentes. La SNCB proposait un bâtiment de 1.500 m² à rénover sur le site du Midi à hauteur du quai 22. Cet accord ne tient plus, semble-t-il, à cause du montant du loyer demandé par la SNCB: 280.000 euros par an!

Dès lors, au lieu de d'avoir les locaux au cœur même du champ d'action, la police va se retrouver "délocalisée" à Etterbeek, dans un bâtiment complètement décentré par rapport aux gares bruxelloises.

Monsieur le ministre, ces informations sont-elles correctes?

Comment la SNCB justifie-t-elle un tel montant pour héberger des forces de police travaillant à la

sécurisation du réseau ferroviaire, soit à son propre bénéfice?

Compte-t-elle poursuivre dans sa décision?

Existe-t-il des négociations en cours afin d'éviter cette situation aussi absurde que négative pour la sûreté du rail et de ses navetteurs?

13.05 Minister **Steven Vanackere**: Dames en heren, de verantwoordelijkheid van respectievelijk de politie en de NMBS-groep voor de huisvesting van de spoorwegpolitie is omschreven in het protocolakkoord inzake samenwerking tussen de NMBS en de rijkswacht. Dat protocolakkoord dateert van 7 mei 1999. Op het vlak van huisvesting is in dat protocolakkoord gestipuleerd dat de NMBS, in dezen vandaag vertegenwoordigd door de huidige directie Holding Patrimonium, voor 158 personeelsleden van de rijkswacht kosteloos lokalen ter beschikking moet stellen in goed zichtbare ruimtes. Als dat in bepaalde stations materieel onmogelijk blijkt, moet de NMBS in lokalen voorzien op locaties die voor het rijkswachtpersoneel aanvaardbaar zijn.

De lokalen moeten voldoen aan de voorschriften van arbeids-, welzijns- en milieuwetgeving. De lokalen moeten ter beschikking gesteld worden met inbegrip van verwarming, water en elektriciteit, telefoon en fax. De NMBS moet de lokalen onderhouden op technisch vlak. Naar gelang van de lokale omstandigheden kunnen de lokalen worden opgesplitst in een ruimte met onthaalfunctie op een goed zichtbare plaats in het commercieel gedeelte van het station en daarnaast in lokalen voor de huisvesting van het rijkswachtpersoneel op een minder commerciële locatie. De lokalen moeten goed kunnen afgesloten en beveiligd worden.

De rijkswacht kan in overleg met de NMBS de nodige aanpassings- en installatiewerken uitvoeren die noodzakelijk zijn voor de operationele werking, uiteraard op haar eigen kosten. Alle gebruikskosten zijn ten laste van de rijkswacht, evenals de latere vernieuwing van telefoon en fax. Samengevat komt het er dus op neer dat de directie Holding Patrimonium van de NMBS-groep de eigenaarskosten uitvoert en ook de eigenaarskosten draagt en dat de federale politie instaat voor de taken van de gebruiker.

Ter gelegenheid van de grondige renovatie van het station Brussel-Zuid in de jaren '90 werd voor de spoorwegpolitie in de nodige lokalen voorzien volgens de toenmalige vereisten en rekening houdend met het personeelskader. Die lokalen werden ingericht in het station zelf en aan de kant van de toegang naar de metro. Op 11 april 2003 stelde de federale politie de NMBS op de hoogte van hun geactualiseerde behoeften in de betrokken stations. Er werd 2.800 vierkante meter gevraagd voor een personeelskader van 232 personen. Dat was meer dan een verdubbeling van het personeelskader ten opzichte van wat was overeengekomen volgens het protocolakkoord. De NMBS Holding heeft zich toen geëngageerd om de nodige oppervlakte ter beschikking te stellen. Alle betrokken stations werden samen met de federale politie bezocht en voor alle stations ging de federale politie akkoord met de locatie die werd aangeboden.

De bewering dat er niets gedaan werd met die klachten, is niet correct. In Brussel-Zuid is de spoorwegpolitie op drie plaatsen gehuisvest: in de eurostarterterminal, in de stationshall en in de overdekte straat. Dat laatste is voor de backoffice. De problemen doen zich voor op die laatste locatie. In 2006 waren er klachten over enkele technische problemen zoals de afregeling van de verwarmingsinstallatie en de herstelling van de bevloering. Die problemen werden door de aannemer opgelost. In 2007 werd de totale ruimte uitgerust met een branddetectie-installatie.

Halverwege 2008 waren er klachten over de airco-installatie, reukhinder, geluidsoverlast en trillingen ten gevolge van het treinverkeer.

Aan de airco-installatie werden aanpassingen doorgevoerd en er werden duidelijke afspraken gemaakt over het onderhoud. Er werd een oplossing gevonden om de reukhinder die afkomstig was uit de garage, uit te schakelen.

Wat betreft geluidsoverlast en trillingen, kan in die lokalen inderdaad niet echt comfortabel worden gewerkt in geval van permanente aanwezigheid, zoals het geval is met het backofficepersoneel.

À titre de solution, la SNCB holding a proposé une surface de quelque 300 m² dans un bâtiment vide de la direction de la gare Bruxelles Midi afin d'héberger le personnel de police qui travaille des journées complètes dans un bureau, et ce afin que ces personnes n'aient plus à subir de nuisances sonores. La police fédérale a ensuite demandé davantage de surface, à savoir 1.500 m², pour pouvoir quitter complètement ses quartiers actuels, nonobstant le fait que cela répondait au protocole d'accord, et pour y héberger également d'autres services qui sortent totalement du cadre du protocole.

Avant que les services de police puissent être transférés dans ce bâtiment, le Holding patrimoine doit y effectuer des travaux dont le coût est estimé à 380.000 euros. C'est la raison pour laquelle il serait demandé une redevance d'occupation pour ce site rénové. Le montant de cette redevance n'est cependant pas plus élevé que celui qui est également facturé en interne au sein du groupe SNCB.

Je précise que ces commentaires ont trait à l'activité dite "back office" et ne concernent pas la présence de la police de façon visible pour le public. Ces fonctions back office peuvent théoriquement se faire à plusieurs endroits et ne nécessitent pas la proximité des clients.

Voor Brussel-Zuid werd de oplossing die door de NMBS Holding voor de alternatieve huisvesting werd voorgesteld, op de vergadering van 16 maart 2009 door de federale politie afgewezen. Op voornoemde vergadering waren de Regie der Gebouwen, de directie van de federale politie, een vertegenwoordiger van het ministerie van Financiën en de NMBS Holding aanwezig. De Regie der Gebouwen zal onderzoeken of er nog andere locaties beschikbaar zijn.

In juni 2009 is het zesmaandelijks topoverleg tussen de leiding van de spoorwegpolitie gepland, waar de problematiek van de huisvesting aan bod komt.

Ik heb de NMBS Holding uitgenodigd om voormeld topoverleg te bespoedigen. Ik heb ze uitgenodigd via een brief, die inmiddels naar de betrokken actoren is vertrokken. In de bewuste materie moet er volgens mij niet tot juni worden gewacht om de koppen bij elkaar te steken.

Voor de huisvesting te Gent-Sint-Pieters was er van bij de beginfase effectief een tekort aan oppervlakte. In samenspraak met de spoorwegpolitie is er naar een oplossing gezocht. Na enige discussie is een oplossing uitgewerkt. In Gent-Sint-Pieters zal op korte termijn, na enkele, bouwkundige werken in het vroegere magazijn, de ruimte voor de politie worden uitgebreid. De uitvoering zal over enkele maanden gebeuren. Op lange termijn zal er bij de toekomstige renovatie van het station Gent-Sint-Pieters met de behoeften van de spoorwegpolitie rekening worden gehouden.

Er was voor Gent-Sint-Pieters ook een klacht over een gebrek aan natuurlijk daglicht. Deze situatie is echter niet in strijd met de wetgeving.

Wat betreft de huidige stand van zaken, is de spoorwegpolitie momenteel in dertien stations gehuisvest, met name elf stations volgens de brief die op het protocolakkoord volgde en nog eens twee bijkomende stations.

Er waren klachten over de huisvesting in de stations Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters en Hasselt. De klachten over Brussel-Zuid dateren van 2006, 2007 en 2008. De klachten over Gent-Sint-Pieters dateren van 2006 en de klachten over Hasselt van 2007.

Mijnheer de voorzitter, ik kan aan het verslag een situatie met betrekking tot elk van de volgende stations toevoegen. Het gaat over Libramont, Namur, Liège-Guillemins, Charleroi-Sud, Mons, Doornik, Oostende, Brugge, Antwerpen, Leuven en Hasselt.

Ik wil in dat verband nog meegeven dat de politie in Hasselt nu over voldoende oppervlakte beschikt, maar dat er nog aanpassingen aan de airco-installatie nodig zijn. In Hasselt zullen de elektrische installatie en de airco-installatie worden uitgebreid en zal het verwarmingssysteem worden verbeterd.

Voor de overige sites zult u aan de hand van het verslag kunnen vaststellen dat er voor het merendeel van de problemen een oplossing is gevonden. De desbetreffende werken zijn ofwel in uitvoering ofwel voltooid.

Het is handiger om de bedoelde situatieschets aan het verslag toe te voegen.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, de bijlagen zullen bij het integraal verslag kunnen worden gevoegd.

13.06 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord en ook voor de bijlagen bij het antwoord die u ons zult bezorgen.

Ik leid uit uw antwoord het volgende af. Ik was aanvankelijk van plan te stellen dat er bij de renovatieplannen van de NMBS eigenlijk heel weinig rekening werd gehouden met de spoorwegpolitie.

U haalt echter aan dat men dat wel degelijk heeft gedaan. Daarbij heeft men zich weliswaar gebaseerd op de toenmalige situatie; alles was gepland volgens de toenmalige eisen. Het probleem dat er bijgekomen is, is de meer dan verdubbeling van het personeel, wat het geheel natuurlijk in een moeilijke situatie brengt. Ik zie dat in Brugge bijvoorbeeld de spoorwegpolitie al moet uitbreiden. Ook in Gent zal de ruimte met 20% uitbreiden. Men voorziet een verhoging van het aantal agenten bij de spoorwegpolitie. Dat voorspelt alleen maar dat heel goed uitgekeken zal moeten worden voor wat de toekomst biedt.

Het is positief dat u de NMBS Holding onmiddellijk uitnodigt om die problematiek van huisvesting, die toch niet ontkend kan worden, dringend aan te pakken, dat u daar niet mee wacht. Ik hoop, zoals mijn collega heeft aangehaald, dat we over een paar jaar niet opnieuw dezelfde vragen zullen moeten stellen, maar dat die problematiek ten gronde wordt aangepakt.

13.07 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de minister, ik hoor toch een aantal concrete perspectieven in de antwoorden die u biedt.

Ik had gedacht dat het in Gent wat moeilijker zou gaan, maar blijkbaar zit er perspectief in, zelfs zeer concreet. Het is positief dat er voor de zomer resultaat moet zijn. Ik kan mij niet voorstellen dat men daarmee geen rekening zou houden in de plannen voor de grondige verbouwing. Ik meen dus dat het oplosbaar is.

Aangezien het om twee instanties gaat en gezien het bijschaven van het protocol vanuit Binnenlandse Zaken, maar zonder dat grondig af te spreken, lijkt het mij voor Brussel dan nog het grootste probleem te worden. Ik ben blij dat u het overleg daarover terecht bespoedigd hebt. We kijken natuurlijk uit naar het resultaat daarvan.

Ik heb niet de indruk – maar we wachten de bijlage af – dat er op andere plaatsen nog grote problemen zijn.

13.08 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de vice-eerste minister, uit uw antwoord leer ik dat de noden van 1999 niet de noden zijn van nu. Dan rijst inderdaad de vraag of het protocolakkoord niet moet worden aangepast. Misschien is dat een technische zaak, maar daar moet toch eens over nagedacht worden. Dat kan misschien besproken worden op het door u reeds geplande en vervroegde overleg dat u in de loop van een van de komende weken zult willen houden.

Wij volgen de toestand van nabij op.

13.09 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse qui était fouillée et complète. Je trouve normal que les besoins aient évolué, puisque l'on a augmenté la participation de la police fédérale. Il semble bien que ce soit la situation à la gare du Midi qui pose problème de manière aiguë. Je vous remercie aussi d'avoir demandé qu'on accélère le processus de discussion et de négociation.

Je vous avais demandé s'il était vrai que le loyer exigé s'élevait bien à 280.000 euros, car je trouvais ce montant tellement énorme. Il me semble que vous m'avez répondu que le loyer demandé correspondait aux redevances ordinaires.

13.10 Steven Vanackere, ministre: Ce sont les redevances qui sont appliquées vis-à-vis des deux autres sociétés du groupe.

13.11 Camille Dieu (PS): Je comprends ... néanmoins, je le trouve énorme.

En tout cas, nous nous montrerons attentifs à la suite que vous voudrez bien accorder à ce dossier.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 11915 de M. Crucke est reportée.

Vraag nr. 11924 van mevrouw Werbrouck is omgezet in een schriftelijke vraag.

Dan komen we aan vraag nr. 11942 van de heer Doomst over de flitspalen aan de spoorwegovergangen.

Mijnheer Doomst, ik weet dat u eerst nog twee andere vragen hebt, maar ik stel voor die te stellen na uw laatste vraag nr. 12024, zodat de mensen die hier al lang zitten te wachten, niet worden gestraft.

13.12 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik ga akkoord met uw voorstel.

13.13 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, je me permets d'intervenir - mais ne le prenez pas pour vous, monsieur Doomst, car vous n'êtes pas le seul. Je m'aperçois que des collègues posent des questions en début, milieu et fin de réunion. Certains, comme moi, jouent le jeu. Je suis arrivée en début de séance, et j'ai attendu mon tour patiemment. Comme tout le monde, j'ai des obligations.

Il n'y avait pas d'autre commission aujourd'hui, sauf celle de 16.00 heures consacrée à la crise financière. Par conséquent, quelqu'un qui arrive en retard, comme Mme della Faille, à moins qu'elle ne se soit excusée, je ne trouve pas correct qu'on lui donne la parole alors que les autres attendent leur tour. Je le dis sans agressivité, mais ce problème devra être résolu. Je comprends le cas d'un député qui doit courir d'une commission à l'autre, mais il doit alors prévenir le secrétaire de commission, mais quand on arrive en retard sans raison, ce n'est pas courtois.

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

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

14.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de minister, ik vind het een beetje intrigerend en een tof idee dat spoorwegbeheerder Infrabel het nut van flitspalen aan overwegen gaat onderzoeken om de veiligheid te verhogen. Het is namelijk zo dat op verschillende plaatsen in België dergelijke palen worden geplaatst en getest om nadien uiteraard de werking te evalueren. Er is gesteld dat wanneer de eerste technische controles positief zouden uitdraaien, er een proefproject in België zou worden opgestart. Ik had u willen vragen hoeveel palen er intussen zijn geplaatst. Is de eerste evaluatie van die werking positief? Hoe zijn de eerste technische controles uitgedraaid? Hoe ziet u de evaluatie van dat paalproject in de toekomst evolueren?

14.02 Minister Steven Vanackere: Wat uw eerste vraag betreft, namelijk hoeveel palen er intussen zijn geplaatst zal ik een antwoord moeten geven waarin ik het werkwoord in het enkelvoud mag gebruiken. Er is één paal geplaatst. Dat was althans de situatie op het einde van de maand februari 2009. Eén is echter meer dan geen. Ik ga u niet zeggen waar die staat hoewel ik het ondertussen weet. U hoort het in ieder geval niet van mij. De werking van die flitspaal wordt uiteraard geëvalueerd. Hierbij wordt nagegaan hoe de verschillende verkeersstromen van auto's, fietsers en voetgangers in beeld kunnen worden gebracht bij het overschrijden van het rood licht. Er wordt ook bekeken of de overtredingen door autobestuurders afzonderlijk kunnen beoordeeld worden. Voetgangers en fietsers veroorzaken eveneens registraties maar die kunnen niet op dezelfde manier geïdentificeerd worden, dat begrijpt u ook. Daarnaast wordt ook onderzocht hoe de registraties van de flitscamera's centraal kunnen beheerd worden. Het is wel zo dat de eerste technische controle positief was, in die zin dat op de foto's duidelijk de nummerplaat van autovoertuigen waar te nemen is zodat de identificatie wel degelijk mogelijk wordt. Er is inderdaad in voorzien om dit project in de komende jaren op grotere schaal uit te voeren. U weet ongetwijfeld dat Infrabel in het actieplan voor veilige overwegen 2008-2015 erin voorzien heeft om nagenoeg 200 overwegen uit te rusten met camera's.

14.03 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de minister, beseffend dat één paal de lente niet maakt is het toch goed dat men met het experiment is gestart op een tot nu toe onbekende plaats. Het is bijzonder intrigerend om te weten waar ergens in de Kempen die paal zou staan. Ik ben ook blij dat de eerste technische controles blijkbaar positief zijn. Waarschijnlijk zullen we ze ook moeten linken aan de meest delicate plekken. Ik denk dat de NMBS op de hoogte is van de overgangen die op dat vlak het meest delicaat zijn. Men zou kunnen zeggen dat dit weer in de richting van big brother gaat. Voor de veiligheid en rekening houdend met de technische evoluties die haalbaar zijn meen ik dat we die kaart moeten trekken. Hebt u een idee wanneer er "bijgepaald" zou worden?

Is dit een perspectief dat we voor 2009 mogen koesteren?

14.04 Minister **Steven Vanackere**: Ik kan u daarover geen concrete informatie geven. Ik kan u enkel bevestigen dat we bij Infrabel voor 2015 verwachten om naar de tweehonderd te gaan. Het tempo daarvan kan ik u nu niet geven. Als u daar graag nog op terugkomt, dan wil ik die informatie per jaar opgesplitst wel opzoeken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

15.01 **Camille Dieu** (PS): Monsieur le ministre, la Banque de La Poste est une entité indépendante, comme vous le rappeliez en réponse à une question de ma collègue Linda Musin portant sur l'avenir de la Banque de la Poste suite à la tempête traversée par Fortis et l'ensemble du monde bancaire.

Rappelons que La Banque de La Poste et Fortis sont ou étaient deux partenaires ayant renforcé leur collaboration en matière de produits bancaires au sein de la Banque de La Poste. Vous rappeliez d'ailleurs dans votre réponse à ma collègue, que l'actionnariat de la Banque de La Poste est détenu pour 50% par La Poste et pour 50% par Fortis Banque Belgique qui, je vous cite: "sera détenue à concurrence de 75% par BNP Paribas".

Or, dans la même réponse fournie à ma collègue, vous clôturiez en expliquant qu'aucun accord n'avait été passé avec BNP Paribas en ce qui concerne la Banque de La Poste. Même si la Banque de La Poste est bien une entité indépendante, il est indéniable que la question de l'avenir de Fortis n'est pas sans intérêt pour l'avenir de la Banque de la Poste.

Quel impact pourrait avoir un vote négatif des actionnaires de Fortis en avril prochain pour la Banque de La Poste? Des contacts ont-ils été pris avec d'autres partenaires financiers possibles? En cas de vote positif, est-ce qu'il y a oui ou non un accord ferme concernant la Banque de La Poste avec BNP Paribas?

15.02 **Steven Vanackere**, ministre: Madame Dieu, le vote auquel vous faites référence, à savoir le vote des actionnaires de Fortis Holding, n'aura pas d'impact sur la Banque de La Poste. Celle-ci est une co-entreprise, un "joint venture", appartenant pour 50% à La Poste et pour 50% à Fortis Banque, et non Fortis Holding.

La convention actuelle liant Fortis Banque et La Poste vient à échéance en 2014. Cette convention doit bien sûr être respectée quelle que soit la structure d'actionnariat de Fortis Holding ou même de Fortis Banque. La Banque de La Poste dispose d'une solvabilité solide qui est largement supérieure au seuil minimum exigé par les règles convenues au niveau international en cette matière.

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

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

15.04 **Steven Vanackere**, ministre: Je ne fais pas partie de ceux qui disent qu'il n'y a aucun problème. Il y a souvent des problèmes, mais en tout cas pas avec le sujet que vous avez abordé.

15.05 **Camille Dieu** (PS): On verra!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

16.01 **Camille Dieu** (PS): Monsieur le ministre, M. Bellot avait interrogé votre prédécesseur dans cette commission sur le non-respect de la parité linguistique au sein du comité de direction de La Poste, en violation de l'article 16 de la loi de 1991 sur les entreprises publiques autonomes.

Aujourd'hui, l'équilibre linguistique au sein du comité de direction est respecté. Cependant, on me dit qu'il n'en va pas de même au sein du comité exécutif de La Poste. Ce comité a un rôle primordial selon moi dans la gestion quotidienne de l'entreprise publique, même s'il n'a pas d'existence "légale". Je mets ce mot entre guillemets car ce comité officieux aide le CEO dans la gestion journalière de La Poste et même s'il n'existe pas aux yeux de la loi, le site internet de l'entreprise annonce la mise en place d'un nouvel administrateur délégué et la mise en place d'un nouveau comité d'exécution. Ce comité, même officieux, existe et sans parité linguistique, apparemment.

Ma question porte sur le rôle et le statut de ce comité. Est-il officiel ou officieux? Cela a-t-il évolué depuis 2000? Est-ce normal qu'il n'ait pas d'existence officielle alors qu'il aide à la gestion? Ne faudrait-il pas étendre à cet organe la parité linguistique en vigueur au comité de direction?

16.02 **Steven Vanackere**, ministre: Madame Dieu, pour rappel, au sein de La Poste, le rôle et le statut du comité de direction d'une part et de l'administrateur délégué d'autre part sont organisés comme suit en vertu de la loi et des statuts. Tout d'abord, le comité de direction de La Poste, conformément à la loi du 21 mars 1991 et aux statuts de la société, est principalement chargé de proposer au conseil d'administration un plan d'entreprise et de représenter la société dans la négociation du contrat de gestion entre La Poste et l'État. Ensuite, en conformité avec l'article 31 des statuts de La Poste, approuvés par l'arrêté royal du 13 décembre 2005, l'administrateur délégué est chargé de l'administration journalière de la société et de l'exécution des décisions du conseil d'administration. En vertu de l'article 34 des statuts de La Poste, le comité de direction assiste l'administrateur délégué dans cette gestion journalière ainsi que dans l'exécution des décisions du conseil d'administration.

Par ailleurs, les délégations de pouvoirs approuvées par le conseil d'administration de La Poste le 30 août 2006 prévoient en même temps que l'administrateur délégué peut sous-déléguer certains pouvoirs aux responsables des différentes entités de l'entreprise: Mail & Parcels Operations, HR&O (Human Resources and Organization), entreprises, résidentiel, international, Central Operation of Services et ICT & Finance & Accounting.

Tout cela pour vous dire que l'administrateur délégué peut sous-déléguer certains pouvoirs aux responsables des différentes entités.

Ces personnes participent, comme dans chaque société respectant les principes de bonne gouvernance, aux discussions du comité de direction lorsqu'il s'agit de la gestion de l'entreprise et des matières dont ils sont responsables. Ces participants ne sont pas des membres du comité de direction dans le sens de la loi du 21 mars 1991. Il en est de même pour les autres cadres invités, occasionnellement ou régulièrement, à être présents aux réunions du comité de direction. Ils font partie des cadres supérieurs de La Poste. À ce titre, ils assurent des responsabilités importantes.

Dans cette perspective, le conseil d'administration de La Poste a chargé l'administrateur délégué de prendre des dispositions afin d'assurer également un équilibre linguistique au sein de ce groupe de cadres supérieurs et de lui faire rapport à ce sujet régulièrement.

16.03 **Camille Dieu** (PS): Ce comité d'exécution, comme il est appelé sur le site, est composé des représentants des différentes parties de l'entreprise. Est-ce bien cela que je dois comprendre?

Il est chargé d'aider le CEO pouvant lui déléguer certains pouvoirs et il participe aux travaux du comité de direction si besoin en est.

Le CA vient de demander à M. Thijs d'assurer la parité linguistique au sein de ce comité d'exécution, et pas

"de direction". Est-ce bien cela? Cette décision est-elle récente?

16.04 Steven Vanackere, ministre: L'organe qui existe, c'est le comité de direction. Juridiquement, on parle du comité de direction avec la composition que vous connaissez. Il prévoit des réunions avec l'administrateur délégué et auxquelles assistent des cadres. En dehors de cette réalité juridique, il n'existe pas un autre organe comme celui que vous nommez "comité d'exécution".

16.05 Camille Dieu (PS): Je peux dire comité exécutif si vous voulez.

16.06 Steven Vanackere, ministre: Peu importe le titre que vous lui donnez.

16.07 Camille Dieu (PS): Ce n'est pas moi qui le donne, c'est ce que l'on dit à l'intérieur de La Poste et c'est ce que l'on trouve sur son site internet en remontant à l'an 2000 lorsqu'on y annonce la venue d'un nouvel administrateur délégué et d'un nouveau comité exécutif et non "comité de direction".

16.08 Steven Vanackere, ministre: Dans beaucoup d'entreprises, on utilise des formules comme le staff, etc. On peut citer tous les noms qu'on veut. Mais pour ce qui concerne La Poste et l'application des règles que vous citez notamment en termes de parité linguistique, il s'agit du comité de direction.

Cet organe est doté par la loi et son statut d'un certain nombre de compétences. Les autres groupes sont composés de membres du comité de direction et de cadres supérieurs. C'est sur cette base que le conseil d'administration de La Poste a chargé l'administrateur délégué de prendre les dispositions susceptibles d'assurer un équilibre linguistique au sein de ce groupe de cadres supérieurs.

16.09 Camille Dieu (PS): J'ai bien compris. Vous aussi, j'imagine!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

17.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, la SNCB se donne pour objectif de rendre les gares propres, sûres et agréables. Il s'agit ici d'un contre-exemple manifeste. J'espère que la SNCB y remédiera.

À la gare de Tamines, une passerelle enjambe les voies, permettant à la fois aux piétons de rejoindre deux parties de la commune et aux usagers de la SNCB d'atteindre les voies.

Cette complémentarité se traduit dans une convention signée en 2004 par les deux parties, délimitant les droits et devoirs de chacun – si mes informations sont exactes. Mais cette passerelle offre actuellement un spectacle invraisemblable tant elle est sale et dangereuse. En effet, outre les tags, salissures, déjections, déchets divers rendant le passage franchement désagréable pour tous les usagers, y compris les navetteurs, cet endroit est carrément devenu dangereux depuis que l'éclairage ne fonctionne plus dans les escaliers. Pire, des fils dénudés pendaient du plafond jusqu'à portée de main, ces derniers jours!

Monsieur le ministre, si mes informations sont exactes, la SNCB s'occupe des constructions, et la commune de l'entretien, notamment des réparations à apporter au matériel d'éclairage. Confirmez-vous cette information?

Les dégradations ont été perpétrées dans un escalier descendant vers un quai de la gare; cette zone est-elle encore en construction? Si oui, peut-on présumer qu'il est toujours de la responsabilité de la SNCB d'en assurer l'entretien?

Qu'est-ce qui marque le passage de responsabilité entre Infrabel et la commune sur le plan de l'entretien?

Le cas échéant, quand a-t-il été signifié à la commune de Sambreville que la responsabilité d'entretien lui incombait désormais sur cette zone?

Vu l'importance de cette passerelle pour les usagers et l'intérêt de la SNCB, quelles ont été les mesures entreprises par la SNCB pour mettre un terme à l'état déplorable du site?

La société ne peut-elle pas exercer un droit de regard sur la qualité de la gestion du site par la commune si c'est cette dernière qui est responsable?

Des recours sont-ils prévus en cas de manquement dans l'entretien ou la réparation?

Des initiatives ont-elles été prises par la SNCB ou Infrabel afin d'assurer un dialogue et appeler chacun à respecter ses engagements?

Dans quels délais pensez-vous que la situation pourra être améliorée au bénéfice des usagers du train?

17.02 Steven Vanackere, ministre: Une nouvelle passerelle a en effet été mise en service le 25 juin 2006. Son coût a été supporté par Infrabel. Il est exact que la convention avec la commune prévoit que l'entretien de la passerelle et de l'ascenseur donnant accès au quai 1, ainsi que la sécurisation sont à charge de la commune. Celle-ci étant devenue propriétaire des lieux, il convient de l'interpeller sur leur état de délabrement.

Les services d'Infrabel confirment ces dégradations en dépit de la pose initiale d'un éclairage à résistance renforcée. Dans le souci d'offrir un environnement décent aux voyageurs, les services d'Infrabel procéderont prochainement au remplacement de l'éclairage défectueux par le placement de protections renforcées des appareils d'éclairage, bien que l'entretien de ceux-ci incombe à la commune. Les fournitures prévues à cette fin sont en commande.

Il est à noter qu'un nouvel escalier doit encore être construit cette année pour faciliter l'accès au quai n° 2. Ces travaux seront exécutés au cours du deuxième semestre de cette année à l'occasion de l'aménagement des voies à la gare de Taminies.

17.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. J'apprécie assez que, même si sa responsabilité n'est pas engagée contractuellement, Infrabel place en priorité la sécurité des voyageurs. Pour ma part, je peux m'engager au nom du groupe Ecolo local à ce que la commune soit interpellée. Ce que j'ai pu observer ne constitue pas vraiment un encouragement à prendre le train. Pourtant, tout le monde sait combien ce mode de déplacement est utile et agréable. Je me ferai également le relais d'Infrabel auprès des autorités communales et du bourgmestre de Sambreville.

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

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

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

18.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, gezien het tijdsbestek zal ik proberen kort te zijn.

Mijnheer de minister, twee weken geleden sloot het postkantoor van de wijk Sint-Rochus in Halle en de bewoners ervan worden verwezen naar het postkantoor in het centrum van Halle of naar het PostPunt in de Basiliekstraat dat er heel dichtbij ligt.

Samen met de wijk Essenbeek waar het postkantoor al eerder is gesloten telt die omgeving toch meer dan 5.000 inwoners en voor de postdiensten zijn de inwoners op het centrum van de stad aangewezen.

Het is de vraag van de stad Halle om toch nog te pogen De Post op haar beslissing te doen terugkomen. Ik had willen vragen op welke basis de motivatie rust voor het sluiten van dat postkantoor. Wat was de reactie

van De Post naar aanleiding van de vraag van de stad Halle?

Wordt er toch nog over nagedacht om een PostPunt in te voeren, dan wel in de wijk Sint-Rochus-Essenbeek?

18.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer Doomst, we hebben dit soort vragen al vaker gehad. Ik kom dus niet terug op de context van het terugdringen tot een zeshonderdtal postkantoren en ongeveer evenveel PostPunten. Ik zal meteen ingaan op het meer concrete van de situatie te Halle.

Uitgaand van de criteria vastgelegd in het beheerscontract, namelijk het feit dat er minstens één kantoor per fusiegemeente moet blijven bestaan, het aantal postale contacten in elke gemeente en het aantal inwoners per gemeente, heeft De Post het aantal te behouden postkantoren per gemeente bepaald. Het criterium van nabijheid en dus oppervlakte wordt in belangrijke mate meegenomen in de terreindekking van de PostPunten. De keuze van bijkomende servicepunten gebeurt niet willekeurig, er wordt wel degelijk rekening gehouden met de postale activiteit in elk van die gemeenten.

Het transformatieplan in Halle is afwerkt. Klanten kunnen nu voor hun postale activiteiten terecht in het postkantoor van het Halle Centrum en in het PostPunt Press Shop Halle Basiliek, Basiliekstraat 45, op ongeveer 1,4 km van het gesloten kantoor in Sint-Rochus. Op het grondgebied van Buizingen is er ook nog het PostPunt dagbladhandel Dereymaeker, Gemeenteplein 5. De Post volgt de evolutie van de klantentrafiek naar de verschillende servicepunten en zal overwegen om waar nodig een extra PostPunt te openen. De Post heeft onlangs een brief van het stadsbestuur van Halle ontvangen en heeft een afspraak met de lokale overheden gemaakt om dit dossier verder te bespreken en om na te gaan of de dienstverlening verder geoptimaliseerd kan worden.

18.03 **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor het concrete antwoord. Evaluatie, betekent dat ongeveer na een jaar? Wordt er dan wat gemeten om te kijken hoever we staan?

18.04 Minister **Steven Vanackere**: Die evaluatie gebeurt bestendig, op permanente basis. Bij wijze van spreken kan er telkens als er nieuwe cijfers beschikbaar zijn aanleiding zijn tot een bijsturing.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

19.01 **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het raam van de sociale dienstverlening van De Post, waaraan wij toch belang blijven hechten, is het goed dat vorig jaar de actie AUB Postbode is gelanceerd om minder mobiele mensen de gelegenheid te geven ook een aantal elementaire postverrichtingen via de postbode te kunnen doen. Men zou daarvan een evaluatie maken op het einde van het jaar om te kijken hoe dit eventueel in andere projecten verder kan worden uitgewerkt. Ik wou u vragen wat de belangrijkste conclusies van die evaluatie zijn. Wordt dit initiatief ook verder in andere projecten uitgewerkt en nagevolgd?

19.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer Doomst, in januari 2008 werd een opfrissing van de affiches AUB Postbode doorgevoerd en werden eveneens stickers gecreëerd om deze dienst toegankelijker te maken voor bewoners van appartementsgebouwen. Gelijktijdig met de herlancering van deze dienst, die al langer bestond, werd een mailing uitgestuurd naar alle gemeentebesturen en OCMW's in België om hen op de hoogte te brengen van deze opgefriste dienst en met de bedoeling deze dienst verder bekend te maken bij de inwoners van hun gemeente.

De reacties van de gemeentebesturen en de OCMW's op deze actie was bijzonder positief. Verschillende gemeenten hebben op basis van de mailing van de Post deze dienst meer bekendheid gegeven in hun gemeente door bijvoorbeeld het opnemen van een artikel in het gemeenteblad of het vermelden van de dienst op de website van de gemeente.

De vraag naar affiches en stickers door de gemeenten was bijzonder groot, zoals blijkt uit het aantal

exemplaren affiches en stickers die in 2008 werden verstuurd, namelijk meer dan 79.000 affiches en 30.000 vellen van 20 stickers AUB Postbode. Het gaat dus over 600.000 stickers.

Deze acties werden dus positief geëvalueerd en blijkt duidelijk, gezien de vraag aan affiches en stickers, aan een behoefte van de bevolking te beantwoorden.

Gemeentebesturen hebben eveneens interesse in een ruimere sociale dienstverlening door de postbode. Ondertussen zijn er gesprekken opgestart met een aantal OCMW's en gemeentebesturen om de sociale dienstverlening door de postbode mogelijk uit te breiden. Deze vraag past in het project "Sociale rol van de postbode". Dat is een project dat zich wel in een startfase bevindt en eerst dient besproken te worden met de regering alvorens het concreet kan worden uitgewerkt.

Ik denk dat ik daarmee het belangrijkste heb gezegd. Het is duidelijk dat wij hiermee beantwoorden aan een klare behoefte. De ontwikkeling van het project AUB Postbode is zeker nog niet op zijn einde.

19.03 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de minister, ik denk dat dit een zeer gunstige richting uitgaat. Hebt u een zicht op het aantal gemeenten en OCMW's dat daarin betrokken is? Is dat moeilijk om dat op te zoeken? Ik denk dat het interessant zou zijn om daarvan een beeld te krijgen. Doe ik dat via een schriftelijke vraag of kan dat snel?

19.04 Minister Steven Vanackere: Het is volgens mij eenvoudiger om de vraag te stellen of er in België een gemeente bestaat die niet is ingegaan op dat aanbod. Ik meen immers van niet. En als het zo zou zijn, dan is het een uitzondering.

In termen van participatie aan het eerste, is dat een nagenoeg unanieme situatie. Wat betreft het tweede element, de sociale rol van de postbode, staat er een project in de startblokken. U moet dat onderscheid wel maken.

19.05 Michel Doomst (CD&V): Aan dat pilootproject wordt gestadig verder gewerkt zodat dit eerlang resultaten zal opleveren?

19.06 Minister Steven Vanackere: Het zou goed zijn dat ik de kans krijg om het daarover te hebben met De Post. Ik vind het een goed idee dat men daaromtrent reflecties opzet. We zullen uiteraard ook vanuit de regering nagaan op welke manier we daaraan zo goed mogelijk een richting kunnen geven die beantwoordt aan de behoefte die ook in deze commissie regelmatig aan bod komt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

20.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag gaat over een vrij eigenaardig incident. Eind januari 2009 tekenden zowel de dorpsraad als een buurtbewoner van Itterbeek beroep aan bij de Vlaamse minister voor Leefmilieu tegen de afgeleverde milieuvergunning voor de GEN-werken. Het beroep van de dorpsraad werd niet ontvankelijk verklaard, terwijl het beroep van de buurtbewoner eind februari wel ontvankelijk werd verklaard.

Aangezien de milieuvergunning en de bouwvergunning gekoppeld zijn, zou er bijgevolg niet gestart kunnen worden met de werken als de milieuvergunning nog niet definitief was verleend. Er moet dus gewacht worden op de beslissing in tweede aanleg, die zich pas binnen de vijf maand moet uitspreken.

Echter, de werken aan de Herdebeekstraat in het kader van het tractieonderstation zijn enkele dagen geleden toch aangevat.

Mijnheer de minister, voor de duidelijkheid had ik u graag het volgende willen vragen.

Wat is nu de exacte stand van zaken in dat dossier en in de werken?

20.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Doomst, de stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van het tractieonderstation werd verstrekt op 23 september 2008. De milieuvergunning in klasse 2 voor de uitbating van het tractieonderstation werd afgeleverd op 11 december 2008.

De werken op het terrein voor de bouw van het tractieonderstation werden aangevat op 19 februari 2009. Dat tijdstip situeert zich op zeventig kalenderdagen, dus meer dan twee maanden, na de verlening van de milieuvergunning. Op dat ogenblik had Infrabel geen kennis van het bestaan van een ingesteld beroep tegen de haar verleende milieuvergunning. Infrabel is dan ook van oordeel dat zij in de voorbereiding van de start van haar werken te goeder trouw heeft gehandeld.

Het is trouwens pas op 5 maart 2009 dat Infrabel, via het schrijven van 26 februari 2009 van de afdeling milieuvergunningen van de Vlaamse overheid, kennis kreeg van de aantekening en de ontvankelijk verklaring van een beroep tegen de milieuvergunning. Onmiddellijk volgend op die kennisgeving heeft Infrabel wel de consequenties van die beslissing van de Vlaamse overheid geëvalueerd, en besloten om de werken voor de bouw van het tractieonderstation – uiteraard onder voorbehoud van de vereiste werken ter vrijwaring van de openbare veiligheid – onmiddellijk stop te zetten.

De feitelijke stopzetting van de werken kon vastgesteld worden op 20 maart 2009.

20.03 **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de minister, het klopt dus niet dat de werken opnieuw zijn aangevat? We hoorden namelijk geluiden dat die toch zouden zijn voortgezet.

20.04 Minister **Steven Vanackere**: Neen, het enige mogelijke is dat er werken worden uitgevoerd ter vrijwaring van de openbare veiligheid. Dat verklaart een zekere activiteit, maar dat is de toepassing van het principe van de goede huisvader.

20.05 **Michel Doomst** (CD&V): Goed. Dank u wel.

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

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

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

21.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, La Poste assure traditionnellement pour ses travailleurs retraités un supplément d'aide, notamment en cas de maladie, via un fonds de solidarité ou Service social pour les pensionnés. Il me revient que le mode de financement de ce fonds de solidarité va être modifié.

Quelles sont les modifications qui vont être introduites dans le financement de ce fonds de solidarité? Quelles seront les conséquences concrètes pour les personnes concernées par ces modifications, notamment en termes de prise en charge des frais médicaux? Quelle sera l'évolution dans le temps de ce fonds? Quelles garanties pouvez-vous donner que son financement pourra être poursuivi dans la durée, de façon à assurer le même taux de remboursement et la même solidarité aux travailleurs concernés?

21.02 **Steven Vanackere**, ministre: La direction et les organisations syndicales de La Poste se sont mises d'accord fin 2008 sur les principes directeurs repris dans un protocole d'accord quant à la continuité et au financement de l'ASBL Service social de La Poste. En application de ce protocole, les parties négocieront en vue de mettre en œuvre au 30 juin 2009 les arrangements destinés à restructurer le service social.

La Poste approuve le souhait des organisations syndicales de poursuivre les activités de l'ASBL Service

social. Toutefois, l'ASBL sera confrontée à une augmentation substantielle des coûts des soins de santé à l'avenir. Il convient d'envisager comment ces missions pourront être assurées. La Poste a dès lors désiré continuer à consacrer des moyens financiers à ces objectifs, moyennant des conditions et des règles de gestion saines et transparentes qui découlent d'un souci de pérennité.

En ce qui concerne les modifications apportées au financement, une nouvelle ASBL sera constituée. Celle-ci comptera comme membres le personnel statutaire et contractuel barémique actif de La Poste. La Poste continuera annuellement à financer des activités de cette ASBL, principalement via l'intervention dans les frais médicaux. Celle-ci sera gérée et financée de manière comparable à l'ancienne ASBL. L'ASBL actuelle continuera à faire bénéficier aux membres pensionnés des interventions dans les frais médicaux.

La Poste et les organisations syndicales se sont mises d'accord sur le principe de financement sur le long terme. Cet accord prévoit également que la gestion de cette ASBL sera dorénavant exclusivement réalisée par les syndicats de La Poste de manière autonome. Les conseils d'administration des deux ASBL veilleront, comme cela a été le cas jusqu'à aujourd'hui, à garantir la prise en charge des frais médicaux en faveur de leurs membres, aussi bien pour le personnel actif que pour le personnel pensionné.

21.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse qui m'apporte une information importante. Le personnel de La Poste vieillit avec pour conséquence la perspective de l'augmentation substantielle du coût des soins de santé pour les travailleurs ou ex-travailleurs de La Poste. Dans ce cadre, j'espère effectivement que les moyens structurels qui seront dégagés pour maintenir cet avantage complémentaire pour les travailleurs seront suffisants.

Un accord social a été conclu entre la direction de La Poste et les représentants des travailleurs. Je suppose qu'ils ont pris en compte cette potentielle évolution. Je resterai attentif à ce dossier, dès lors que, comme vous l'avez dit dans une réponse précédente, La Poste dispose de moyens à court terme. Assurer la poursuite de ce service social peut être une bonne priorité pour le futur.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

22.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, lors de la dernière commission de l'Infrastructure, vous nous avez confirmé l'intérêt de La Poste belge à une participation dans la Poste grecque. J'aurais donc voulu approfondir cette question. En effet, il me semble qu'il s'agissait de la première confirmation officielle de cet intérêt.

Vu le contexte social et économique dans lequel évolue La Poste belge, cette information n'est pas anodine. Je pourrais même établir un lien avec l'opération de "cash out" dont il a été question tout à l'heure.

Monsieur le ministre, en tant qu'actionnaire principal de La Poste, l'État belge est-il favorable à un investissement dans la Poste grecque? Où en sont les discussions à ce sujet? Dans quel délai se concrétiserait-il, le cas échéant? Dans quelles conditions, ce partenariat aurait-il lieu? S'agirait-il d'un apport en capital ou d'un apport technologique? On en revient ici au même débat que celui qui a eu lieu au sujet de La Poste danoise. Quelles sont les garanties mises en place pour éviter qu'un tel investissement se fasse au détriment des moyens nécessaires pour assurer l'avenir du développement de La Poste et de sa politique sociale?

22.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, cher collègue, je peux vous confirmer qu'un consortium constitué de La Poste belge et d'un partenaire grec a fait une offre afin d'acquérir 50% plus une action de la filiale opérant sur le marché des colis et des courriers express de la Poste grecque. Le gouvernement grec dispose d'un délai d'environ un mois pour répondre à cette offre.

Le consortium – et donc La Poste – apportera de l'argent et des compétences à la société. Si elle

aboutissait, cette démarche permettrait à La Poste belge de valoriser son expérience dans la modernisation d'opérations postales et, par conséquent, de trouver de nouvelles opportunités de croissance dans un marché de courrier en décroissance.

L'investissement financier de La Poste dans le consortium est et restera très limité. Il n'aura dès lors aucun impact négatif sur son développement belge, ni sur sa politique sociale.

22.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, les choses se précisent. Vous n'avez pas donné le montant de l'investissement de La Poste belge. Mais c'est sans doute parce qu'il s'agit d'une opération top secrète. Cette information est pourtant importante et je suppose que vous avez été associé à cette initiative en tant qu'actionnaire principal. Et en tant que parlementaire, soucieux du contrôle des options de gestion, il me semblait important d'attirer l'attention sur ce point.

Cela dit, je peux comprendre l'intérêt de valoriser un certain know-how, de bénéficier de financements complémentaires via de bons placements et de bons partenariats. Mais je ne voudrais pas qu'il s'agisse d'une fuite en avant. Mais comme je le dis souvent en boutade, nous avons financé le service universel de la Poste danoise, alors pourquoi ne pas réaliser la même opération au niveau de la Poste grecque, mais cette fois, au bénéfice de La Poste belge.

Cela dit, je ne sais pas si tout cela est très constructif. Mais nous suivrons attentivement le dossier en formulant le vœu qu'il ne s'agit pas d'une aventure dont nous nous mordrons les doigts dans quelques années. Je compte donc bien vous interroger régulièrement sur l'évolution de cet éventuel partenariat.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.15 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.15 uur.