

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 18 MEI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 18 MAI 2009

Après-midi

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

La séance est ouverte à 14.25 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 Questions jointes de

- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le préavis de grève pour le transport de fret de la SNCB" (n° 12322)
- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation à B-Cargo" (n° 12560)
- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Cargo" (n° 12631)
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève à B-Cargo" (n° 12706)
- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève à B-Cargo" (n° 12740)
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la vente de wagons par B-Cargo" (n° 12846)
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation des agents de B-Cargo" (n° 12848)
- M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation catastrophique à B-Cargo" (n° 13033)
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation catastrophique de B-Cargo" (n° 13058)
- Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fermeture potentielle des ateliers B-Cargo à Cuesmes" (n° 13149)

01 Samengevoegde vragen van

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

(nr. 12848)

- de heer **Bruno Stevenheydens** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de catastrofale situatie bij B-Cargo" (nr. 13033)

- de heer **David Lavaux** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de rampzalige situatie bij B-Cargo" (nr. 13058)

- mevrouw **Juliette Boulet** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke sluiting van de B-Cargo-werkplaatsen in Cuesmes" (nr. 13149)

01.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben al meermaals over B-Cargo gesproken. Dat is ook logisch, omdat er telkenmale nieuwe etappes in het B-Cargoverhaal zijn.

U hebt reeds meermaals te kennen gegeven dat er tegen eind 2011 een structureel evenwicht moet worden gezocht. Door de economische crisis zou volgens mijn informatie de omzet in april 2009 ten opzichte van 2008 40% tot 45% lager liggen. Voormeld verlies werd gecalculeerd en er werd vastgesteld dat de economische crisis in 2008 een verlies van 30 miljoen euro en een structureel verlies van 50 miljoen euro zou betekenen. Dat is dus een gecumuleerd verlies van 80 miljoen euro.

Ik lees bijvoorbeeld ook dat er te veel rijpaden waren besteld. Heeft zulks ook met de economische crisis te maken of is dat een managementfout? Quid met de internationale samenwerking?

Mijnheer de minister, wat was precies het verlies van B-Cargo in 2008? Wat is het gecumuleerde verlies van de commerciële sector op datum van 31 december 2008? Wat is het aandeel van B-Cargo in voornoemd verlies?

Welke maatregelen zijn op korte termijn gepland? Wat is de reden voor het verhuren van te veel rijpaden? Wat is het aandeel van de economische crisis in de terugval van de goederenstroom? Welke afspraken worden met het personeel gemaakt?

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

01.02 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op vrijdag 10 april staakte het personeel van B-Cargo. Dit zorgde niet alleen voor problemen bij het bedrijf zelf, maar ook bij de concurrentie, doordat de sporen werden geblokkeerd. Een van de belangrijkste concurrenten, Crossrail, overweegt nu om Infrabel in gebreke te stellen, vooral omdat er blijkbaar voorafgaandelijk overleg is geweest tussen Infrabel en de NMBS-exploitant om het passagiersvervoer te waarborgen. De concurrenten van B-Cargo zouden niet bij dat gesprek betrokken geweest zijn. Daarbij heb ik een aantal vragen.

Mijnheer de minister, wat is uw reactie op deze staking? Werd Infrabel effectief door Crossrail in gebreke gesteld? Wat is uw mening met betrekking tot de gebruikte actiemethodes? Klopt het dat er een akkoord was tussen Infrabel en de NMBS om het passagiersvervoer te sparen? Had dergelijk akkoord ook niet kunnen gesloten worden met de privébedrijven?

Is er momenteel een herstelplan voor B-Cargo? Het structureel verlies van 25 miljoen euro zorgt toch voor een relatief zware last voor de gehele groep. De problemen bij B-Cargo lijken ertoe te leiden dat het financieel meerjarenplan zal moeten worden aangepast. Kunt u hierover meer informatie verstrekken?

Tot slot, is het mogelijk om personeelsleden die er blijkbaar te veel zijn bij B-Cargo, in te zetten in andere divisies van de NMBS-groep waar er een tekort aan personeel is?

De **voorzitter**: De heer Gilkinet kan ons elk moment vervoegen, maar ik zal alvast mijn vraag over hetzelfde thema stellen.

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over het structureel verlies dat B-Cargo nog altijd lijdt en over de stakingsdag waarop een aantal concurrenten van B-Cargo hinder hebben ondervonden van de staking uit NMBS-hoek.

Wat het structureel verlies betreft, logen de krantenkoppen er niet om. "B-Cargo op doodlopend spoor",

“Goederenvervoer NMBS dreigt te ontsporen”, “Toestand B-Cargo catastrofaal”. Dat zijn titels die er niet om liegen. Als we naar de cijfers kijken, blijkt er inderdaad een verlies van om en bij de 85 miljoen euro te zijn gemaakt in 2008. 40 miljoen ervan is te wijten aan de crisis maar de rest zou het gevolg zijn van een aantal structurele oorzaken zoals het stagneren van de productiviteit.

De NMBS heeft een strategisch plan uitgewerkt dat het transportplan zou wijzigen, rangeeractiviteiten concentreert en overbodige treinen schrapt. De NMBS vraagt daarvoor ook meer flexibiliteit van de werknemers maar maakt zich tegelijk sterk dat er geen naakte ontslagen zullen vallen. Wel zouden, afhankelijk van de bron, 500 tot 700 werknemers overgeplaatst worden naar het reizigersvervoer. Vooral het feit dat de directie volgens de vakbonden onvoldoende openingen zou laten om deze overplaatsingen op een sociaal verantwoorde manier af te werken, leidde op vrijdag 10 april tot een staking waaraan meer dan 80% van het personeel van B-Cargo deelnam.

Terwijl de NMBS stelt dat het vooropgestelde strategisch plan noodzakelijk is om de toekomst van B-Cargo te vrijwaren en gezond te maken tegen 2011, redeneren de bonden dat de NMBS de crisis wat misbruikt en aangrijpt om meer maatregelen door te voeren dan echt nodig is. De vakbonden vrezen dat de gevraagde flexibiliteit hun verworvenheden zal uithollen en een eerste stap zal betekenen naar contractuele arbeid en uiteindelijk zelfs leiden tot de afstoting van B-Cargo. Dat is de vrees die werd geuit.

Zoals gezegd is er ook een tweede element. De staking had gelukkig geen gevolgen voor het reizigersverkeer maar de goederenterminals in Zeebrugge en Oostende hebben wel heel wat hinder ondervonden waardoor privéconcurrenten zoals Crossrail naar eigen zeggen benadeeld werden. Zij overwegen ook Infrabel in gebreke te stellen omdat de hen toegewezen rijpaden niet konden worden gebruikt.

Mijnheer de minister, ik heb een aantal vragen. Ten eerste, kunt u meer duiding geven bij het strategisch plan van de NMBS, dat tot deze staking heeft geleid en bij de concrete standpunten van de verschillende partijen met betrekking tot dit plan?

Ten tweede, wat is de geraamde kostprijs van de staking?

Ten derde, hebt u zicht op de geleden verliezen van de Vlaamse havens, de terminaluitbaters en de concurrerende operatoren?

Ten vierde, de concurrerende operatoren spraken ook de stelling uit dat hierdoor wordt aangetoond dat de liberalisering en de opsplitsing van de NMBS in een netwerkbeheerder en een vervoerder, in de praktijk niet werkt. Wat is uw reactie daarop?

Ten vijfde, zijn er naar aanleiding van deze staking daadwerkelijk partijen in gebreke gesteld? Zo ja, wie en door wie? Welke gevolgen zullen hieraan worden gegeven?

Ten zesde, kunt u duiden wat de toekomstperspectieven voor B-Cargo zijn? De vraag kan zelfs gesteld worden of we hier niet in het straatje van ABX dreigen te geraken, waarbij verliezen jaar na jaar opgestapeld dreigen te geraken en die niet afgedekt kunnen worden door toelagen van de overheid, want het is een sector die op zichzelf moet kunnen draaien en die dus liefst zo snel mogelijk winst moet kunnen maken om de leningen en de schulden van het verleden af te lossen. Als men er niet in slaagt om positief te draaien, dan dreigen we natuurlijk in een straatje te komen waarbij de schuldenberg van B-Cargo zich ophoopt.

Ten zevende, wat zijn de verwachtingen voor het komende overleg op 27 april? Dat overleg is ondertussen uiteraard al voorbij, maar mijn ingediende vraag dateert al van 20 april.

Ten achtste, dreigen er nog nieuwe stakingsacties?

01.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, j'aurais voulu faire le point avec vous sur la situation du fret. Un mouvement de grève a été déclenché le 27 mars. Les travailleurs sont, en effet, inquiets des mesures prises par la SNCB en ces temps difficiles, puisque le fret a diminué en raison de la crise économique et financière.

J'aimerais connaître l'état du dialogue social, les mesures et perspectives envisagées. Nous devons espérer que cette crise ne soit que temporaire. Nous sommes convaincus que le rail représente l'avenir du transport

des marchandises. On ne peut déstructurer l'ensemble d'un service. Au contraire, il convient de tenir compte du phénomène de baisse des activités. Il faut donc maintenir cet outil et investir en vue de récupérer des parts de marché. Bien évidemment, cette question n'est pas de votre seul ressort. Nous souhaitons que les décisions à prendre ne soient pas impossibles à remettre en cause en des temps plus favorables que nous appelons de nos vœux.

01.05 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, j'ai trois questions: la première a trait à la vente des wagons, la deuxième au personnel et la troisième aux finances. J'enchaînerai les trois, dans l'ordre où elles ont été déposées, même si la plus importante est celle portant sur le personnel, l'humain devant être privilégié.

Monsieur le ministre, le démantèlement de B-Cargo entre différents secteurs d'activité a facilité la vente par morceaux. Différentes sociétés de droit privé ont été créées: Xpedys, Cobra, Interferry, TRW. Ces sociétés n'ont gardé que les contrats les plus rentables, contrairement à B-Cargo qui en tant qu'entité du groupe SNCB se sent obligée de satisfaire toutes les demandes. B-Cargo a cédé à Xpedys 6.684 wagons de son parc. Le reste sera sans doute laissé à TRW à la fin de cette année. B-Cargo se retrouvera alors sans matériel.

Monsieur le ministre, confirmez-vous ces informations? À quel prix ont été vendus les 6.684 wagons à Xpedys? Combien de wagons la filiale B-Cargo détient-elle encore?

Pour ce qui est du personnel, bien que personne ne semble vraiment s'en soucier, la situation vécue par des centaines de travailleurs du rail est très préoccupante. Elle a justifié leur grève du 10 avril dernier. De nombreux agents de la SNCB affectés à sa filiale B-Cargo se retrouvent dans une situation particulièrement problématique. Leur avenir professionnel n'est en rien assuré. Quoi que la plupart soient statutaires et ne risquent pas de perdre leur emploi, il n'en reste pas moins qu'ils ne savent pas à quelle activité ou à quel endroit ils seront affectés dans les prochaines semaines ou les prochains mois.

Les dirigeants de B-Cargo s'étaient engagés à placer la société dans les meilleures conditions pour affronter la concurrence. En fait, B-Cargo n'est plus qu'une carcasse vide, les activités rentables ayant été transférées vers de nouvelles sociétés de droit privé. Sur les 1.800 travailleurs, 500 sont déjà partis. Le personnel à statut SNCB est en sursis et assure la formation de ceux qui vont reprendre leur boulot, tels des condamnés à mort qui seraient obligés de creuser leur tombe avant d'être exécutés.

La situation dans les ateliers SNCB risque là aussi de se dégrader car nous assistons à l'homologation d'ateliers privés qui travailleront avec du personnel à statut précaire, soumis à une grande flexibilité et sous-payé. Ces ateliers seront plus concurrentiels, mais qu'en sera-t-il de la qualité du service et de la sécurité?

Bercés par les belles paroles des nouveaux dirigeants, ils n'ont pas compris tout de suite ce qui se passait. Pourtant les signes étaient flagrants.

La première stratégie a été de remanier tous les services. L'expérience devenant une tare, il fallait faire fi de son expérience passée, un peu comme si tout le travail effectué auparavant était nul. On a alors assisté à un ballotement du personnel d'un bureau à l'autre, de quoi déboussoler tout le monde!

Le personnel de B-Cargo est statutaire SNCB, un statut qui accorde des avantages et limite l'exploitation des travailleurs. En créant de nouvelles sociétés privées, la direction peut se permettre de repartir sur de nouvelles bases et exiger du travailleur beaucoup plus de flexibilité, de limiter les jours de congé, de ne plus tenir compte de l'ancienneté et de diminuer les salaires.

Pour B-Cargo, des règles devaient être respectées. B-Cargo avait des atouts indéniables, comme des agents hautement qualifiés et une maîtrise parfaite du marché. Après s'être débarrassée de certains trafics peu ou pas rentables, elle aurait pu relever le défi de la concurrence. Tous les facteurs économiques et écologiques prouvent que le rail est l'alternative incontournable pour faire face à la saturation du transport par route.

Monsieur le ministre, êtes-vous au courant des pressions subies par les travailleurs et de leur situation? Quelles mesures allez-vous prendre pour mettre fin à cette situation inacceptable? Des directives claires peuvent-elles être établies en ce qui concerne l'affectation du personnel?

J'en arrive ainsi à la troisième question qui est beaucoup plus courte.

Monsieur le ministre, la filiale transport de marchandises de la SNCB ne va pas aussi bien que l'indiquait la semaine passée sa direction. La perte s'élève à 120 millions d'euros au lieu des 85 millions prévus, le volume des camions a baissé à un tiers, principalement durant les mois de novembre et de décembre et 700 emplois seraient superflus.

Monsieur le ministre, pourquoi les dirigeants de B-Cargo n'ont-ils pas dit la vérité sur les chiffres?

L'État ne devrait-il pas venir au secours de l'entreprise, la Commission européenne ayant précisé vouloir adopter des règles plus souples dans les prochains mois concernant les aides d'État aux entreprises de transport ferroviaire de marchandises?

Quelle solution préconisez-vous pour les travailleurs de B-Cargo?

01.06 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, des rumeurs omniprésentes font état d'une fermeture à l'horizon 2012 des ateliers de Cuesmes et donc du licenciement des 314 travailleurs qui se trouvent actuellement sur le site. Deux réunions ont eu lieu ces 6 et 7 mai entre la direction et les syndicats, mais aucune nouvelle information quant à l'avenir des ateliers n'en est sortie. M. le ministre peut-il me faire savoir si ces rumeurs sont avérées?

Suivant les documents mis à ma disposition, on ne mentionne plus Cuesmes pour ce qui concerne l'entretien des wagons à l'horizon 2012. Dans le cas où B-Cargo déciderait de supprimer les ateliers de Cuesmes, où sera délocalisée l'activité? Qu'en sera-t-il des 314 travailleurs?

À l'heure actuelle, en plus de la rénovation des voitures marchandises, l'atelier de Cuesmes accueille aussi les voitures passagers, dites M5. Dans une optique de développement des mini-RER, n'est-il pas possible d'envisager de renforcer les ateliers de Cuesmes par l'accueil et la rénovation d'autres voitures passagers?

Comment l'activité est-elle répartie actuellement entre les différents ateliers de B-Cargo et qu'en sera-t-il à l'avenir?

01.07 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, chers collègues, vous avez posé de nombreuses questions sur un sujet qui mérite notre attention. Dans ma réponse, je vais suivre un ordre qui me semble logique en espérant répondre à toutes ces questions. J'ajoute que la SNCB étant une entreprise autonome, un certain nombre d'informations ne peuvent être données au risque de faire preuve de légèreté.

J'évoquerai, tout d'abord, les entretiens auxquels a participé la SNCB. Ainsi, trois réunions ont été organisées entre la SNCB et les organisations syndicales. La première s'est déroulée le 24 novembre 2008. Au cours de cette réunion, une analyse détaillée du secteur fret leur a été présentée. La deuxième a eu lieu le 17 décembre 2008; la troisième le 17 février 2009.

Le plan dont il est question m'a été présenté récemment. Il repose avant tout sur les actions managériales visant à améliorer la productivité de l'ensemble des ressources et à développer le chiffre d'affaires. Il prône un dialogue soutenu avec les organisations reconnues afin de trouver la meilleure solution pour dégager l'effectif surnuméraire et trouver pour ce dernier une réaffectation au sein du groupe SNCB dans le respect des règles statutaires. Dans ce cadre, la SNCB Holding, en concertation avec les organisations reconnues, a mis ce point à l'ordre du jour du comité de pilotage du 6 avril 2009. Une nouvelle concertation avec les organisations reconnues a eu lieu le 27 avril dernier.

De discussies tussen de partijen gaan nog steeds verder. Er is ook een aantal werkgroepen opgericht. De sociale partners doen er alles aan om dit complexe dossier vóór 21 juli op te lossen. Gezien de belangrijke impact voor het personeel, is de druk voor alle partijen natuurlijk groot om tot een akkoord te komen.

Le plan de restructuration comporte un important volet consacré à l'amélioration de la qualité. Cette dernière couvre également la sécurité. À cet égard, il faut noter que les chiffres relatifs à l'année 2008 sont meilleurs que ceux des années précédentes tant sur le plan de la fréquence des accidents que de leur gravité.

Ik kan wel begrijpen dat er onzekerheid heerst bij de personeelsleden van B-Cargo en dat zij duidelijkheid verwachten over hun toekomst. Naar mijn mening, en ongetwijfeld ook naar de mening van de meeste

commissieleden, is het sociaal overleg de beste manier om tot een aanvaardbare oplossing te komen. Het zal zeker geen gemakkelijk overleg zijn en het zal best wel wat tijd in beslag nemen. Ik begrijp ook dat het moeilijk is voor personeel en syndicale organisaties om geduld op te brengen en te weerstaan aan die druk van bezorgdheid. Een staking lost naar mijn mening echter niets op. Vaak bemoeilijkt zij achteraf het sociaal overleg. Ik blijf ervan overtuigd dat een staking een ultiem middel moet blijven als er geen andere uitweg meer is. Ik apprecieer wel bijzonder dat ervoor werd gezorgd dat de staking het reizigersverkeer minimaal heeft gehinderd. Een blokkering van de sporen zoals in La Louvière keur ik in alle duidelijkheid af.

Au niveau des relations humaines, le management de B-Cargo préconise la concertation avec les organisations reconnues du personnel et a toujours respecté le cadre des dispositions statutaires. La SNCB compte maintenir un dialogue permanent avec les organisations reconnues, d'une part, pour exposer les mesures commerciales et opérationnelles nécessaires au sauvetage de l'activité de fret dans un environnement désormais complètement libéralisé et, d'autre part, au sein des organes paritaires compétents pour les aspects relatifs au personnel.

Het is nog te vroeg om te spreken over de eventuele inzet van overtollig personeel van B-Cargo in andere divisies van de NMBS-groep, aangezien de sociale dialoog nog aan de gang is.

Il n'y a pas eu de perturbation du trafic voyageurs. À La Louvière, quelques trains de voyageurs ont subi un retard léger. Les clients marchandises ont, eux, été informés, de manière à limiter les effets de la grève et, le cas échéant, certains transports ont été aménagés.

Le courrier des organisations reconnues était très clair quant aux mesures qui ont été prises pour éviter les impacts de ce mouvement.

Ik kan u meegeven dat er geen akkoord is tussen Infrabel en de NMBS om het reizigersvervoer te sparen. Met het oog op de evolutie op het terrein heeft Infrabel beslissingen genomen om het spoorverkeer in het algemeen met de minste hinder te doen verlopen, uiteraard altijd rekening houdend met de veiligheid.

Inzake de geschatte kostprijs van de staking moet ik u melden dat, daar die informatie alleen berekend kan worden via het bekendmaken van commerciële gegevens, het mij niet mogelijk is een adequaat antwoord te geven. Ik heb ook geen zicht op de geraamde verliezen voor de Vlaamse havens, de terminaluitbaters en de concurrerende operatoren.

Wat de liberalisering betreft, de Europese liberalisering van het goederenverkeer is ondertussen 3 jaar bezig. Vandaag is B-Cargo nog steeds de grootste goederenoperator in België. Het marktaandeel van B-Cargo in het goederenverkeer is wel gezakt maar bedraagt toch nog steeds 90%. De concurrentie met privéoperatoren speelt uitsluitend op het vlak van volledige wagenladingen, de meest rendabele activiteit in het goederenvervoer.

Ondertussen heeft de NMBS net als alle klassieke operatoren te kampen met structurele problemen. De NMBS organiseert in tegenstelling tot haar privéconcurrenten ook het verspreid goederenvervoer. De vrijmaking van de markt, opgelegd door de Europese Unie, gaat evenwel gestaag verder en heeft als ambitie het goederenvervoer per spoor aantrekkelijker te maken, teneinde het marktaandeel van de spoorwegen te verhogen. De NMBS zal zich moeten inspannen om in die context haar strategie verder te ontwikkelen.

De heer Van den Bergh vroeg of er naar aanleiding van deze staking partijen in gebreke zijn gesteld. Bij mijn weten is dat niet het geval. Ik heb daar in ieder geval geen informatie over.

Ik ga even in op een aantal vragen over de precieze omvang van de gecumuleerde verliezen. Volgens de gegevens die werden voorgelegd aan de raad van bestuur van 24 april 2009 bedroeg het verlies van B-Cargo 85,5 miljoen euro voor 2008. Het cijfer van 120 miljoen euro is niet in tegenspraak met de resultaten die werden voorgelegd aan de raad van bestuur en die werden meegedeeld tijdens de persconferentie. Het is juist dat het resultaat van B-Cargo voor 2008 een verlies van 85,5 miljoen euro bedraagt.

Président: François Bellot.

Voorzitter: François Bellot.

La perte structurelle de B-Cargo s'élève également à 85 millions, et ce, par pure coïncidence. Pour déterminer la perte structurelle, on s'est basé sur l'EBIT (Earnings Before Interest and Taxes), qui se chiffre

à 105 millions d'euros. La reprise non récurrente de provisions y est rajoutée pour un montant de 15 millions, ce qui porte l'EBIT à 120 millions. La crise, quant à elle, est responsable à concurrence de 35 millions d'euros en incluant les mois de novembre et de décembre 2008; si l'on en fait abstraction, la perte structurelle retombe à 85 millions d'euros.

Tout cela vous paraîtra plus clair une fois retranscrit, mais la similitude des deux montants est vraiment une coïncidence. Ainsi, on peut affirmer que la perte structurelle s'élève à 85 millions d'euros.

De sectoriële resultaten van de NMBS werden ter goedkeuring voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS. Deze resultaten zijn momenteel onderworpen aan de audit op de jaarrekeningen, uitgevoerd door het college van commissarissen.

Nadat alle wettelijke verrichtingen ingevolge de afsluiting van het boekjaar 2008 zijn voltooid en na de goedkeuring door de algemene vergadering en de aandeelhouders van de NMBS zullen deze resultaten worden gepubliceerd, zoals de wet en de Europese regelgeving bepalen.

Over het strategisch plan hebben we het in deze commissie al eerder gehad. Ik bevestig dat de NMBS mij haar strategisch plan heeft toegelicht. Aangezien B-Cargo een commerciële activiteit uitvoert in een niet-gesubsidieerde geliberaliseerde markt kan ik de gevraagde informatie over de inhoud van dit plan echter niet mededelen omwille van het confidentiële karakter. Dat zou immers de concurrentiepositie van de NMBS kunnen verzwakken.

Ik heb al vroeger gesteld, en ik bevestig opnieuw, dat het plan dat aan de NMBS werd gevraagd, moet leiden tot een structureel financieel evenwicht in 2011.

Monsieur Lavaux, pour les mêmes raisons que ce qui concerne le plan stratégique, je ne peux pas vous communiquer les informations demandées quant à une éventuelle vente de wagons.

J'en viens aux questions relatives à l'atelier de Cuesmes. Les activités d'entretien des wagons de marchandises sont actuellement réparties sur six sites, à savoir quatre ateliers de ligne (Monceau, Anvers, Merelbeke, Kinkempois) et deux ateliers centraux (Gentbrugge et Cuesmes). Depuis 2007, les activités de l'atelier de Cuesmes ont été réorientées vers le secteur voyageurs et, à ce jour, deux tiers des activités de Cuesmes concernent la rénovation des voitures à double étage M5, que nous appelons également officieusement 'M6 Light'.

Dans le cadre de la restructuration du secteur marchandises B-Cargo, la SNCB a pour objectif de réduire les coûts affectés à cette activité et, dans cette perspective, l'entretien des wagons marchandises sera dorénavant concentré sur trois sites au lieu de six actuellement, à savoir les ateliers d'Anvers, de Monceau et de Gentbrugge.

La rénovation des voitures à double étage M5 se poursuit à l'atelier de Cuesmes jusqu'en 2012 et aucune décision n'est prise, à ce jour, quant aux orientations qui seront retenues au-delà de cette échéance, 2012 n'étant pas pour demain!

Le **président**: Monsieur le vice-premier ministre, excusez mon retard, mais la réunion à laquelle j'assistais s'est quelque peu prolongée.

Je passe la parole à M. Gilkinet.

01.08 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse qui fait un peu le point sur les activités de fret. Les difficultés que nous connaissons ne sont pas limitées à la SNCB, mais s'inscrivent dans un contexte plus général.

Vous avez expliqué que les pertes encourues sur deux mois s'élevaient à 30 millions d'euros. En extrapolant ce montant sur une année pleine, même dans l'espoir d'une reprise, nous avons de quoi nous inquiéter.

Nous devons tenir compte de l'état global du marché ainsi que de la part prise par la SNCB dans le transport des marchandises. Nous devons aussi nous demander comment augmenter le volume de marchandises transportées par le rail. Cette question n'implique pas uniquement vos compétences de ministre de tutelle de la SNCB, mais elle concerne l'avenir. C'est pourquoi nous estimons que tous les niveaux de pouvoir doivent

se mobiliser pour augmenter le volume de marchandises transportées. De la sorte, nous pouvons espérer que l'activité de fret de la SNCB se retrouve en équilibre.

En attendant, nous plaidons pour que les structures actuelles et le personnel puissent se maintenir tant que faire se peut. Ma collègue Thérèse Snoy a demandé que des auditions soient organisées au sein de cette commission. Cela permettrait de placer ce problème dans un contexte plus général, en entendant les organisations représentatives des travailleurs, mais aussi dans un cadre plus international et en particulier européen. Notre commission doit donc se pencher autant que vous sur cette question importante.

01.09 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. In het raam van uw hervorming in 2011 moet inderdaad een structureel evenwicht worden nagestreefd, maar dat neemt niet weg dat de huidige gecumuleerde verliezen een belangrijke invloed – dat is dan nog zeer eufemistisch uitgedrukt – hebben op uw totale resultatenrekening, met alle gevolgen van dien.

Het zijn commerciële sectoren, maar wij moeten goed weten wat er allemaal in het commerciële aspect geplaatst wordt. Er zijn wel commerciële activiteiten, maar op welke rekening vinden wij bijvoorbeeld de opleiding van machinisten of de aankoop van materiaal terug in uw balansen? Dat heeft natuurlijk een invloed op het openbaar vervoer van reizigers.

Wat het personeel betreft, andere collega's hebben dat ook benadrukt, het belangrijkste zal natuurlijk de invloed van de hervormingen op het personeel zijn. Dat wordt een item van het sociaal overleg, maar het zal in de komende maanden ook het belangrijkste zijn voor het al dan niet slagen van uw hervorming.

01.10 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u ook voor uw uitgebreid antwoord op de diverse vragen met betrekking tot B-Cargo.

Het verheugt mij te horen dat het sociaal overleg van zeer groot belang zal zijn omdat het personeel toch vragen heeft die zo snel mogelijk opgelost moeten worden. Een staking zal daarvoor geen oplossing bieden. Men moet dat middel houden voor het geval men niet tot een akkoord kan komen. Het is de evidentie zelf dat ook het blokkeren van de sporen afgekeurd wordt.

Het verheugt mij ook te horen dat er gestreefd wordt naar een staking waarbij men in de praktijk de minste hinder wil voor de mensen die het spoor moeten gebruiken. Ook inzake het goederenvervoer is dit belangrijk.

Aangezien wij een uitbreiding van de vraag naar vervoer over de weg krijgen en wij een groot deel van het wegtransport naar de binnenvaart en het goederenvervoer per spoor willen overbrengen, is het belangrijk dat we op dat vlak permanent een zeer goede dienstverlening kunnen realiseren.

01.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik maak mij toch een beetje zorgen, enerzijds over de financiële situatie, omdat we toch stilaan, jaar na jaar, een opeenstapeling van verliezen krijgen. Er wordt een structureel evenwicht nagestreefd in 2011. Een evenwicht zou natuurlijk al een heel positieve zaak zijn. Het zal nog niet zo evident zijn om daarmee de schulden uit de voorgaande jaren af te betalen, aangezien door de concurrentie op de meest interessante lijnen en de concurrentie met het wegvervoer en, in mindere mate, de binnenvaart slechts erg kleine marges realiseerbaar zijn. We zullen dat verder moeten opvolgen.

Anderzijds hebt u er zelf op gewezen dat er concurrentie is op het vlak van volledige treinstellen, die met een volle trein van punt A naar punt B kunnen rijden. Daarvoor is het vrij eenvoudig, maar het is veel moeilijker voor het verspreid goederenvervoer. Uiteraard is het goederenvervoer een commerciële activiteit, waarin we als overheid weinig te zeggen hebben. Een overheid die bekommerd is om mobiliteitseffecten zal toch eens goed moeten nadenken – dat zal in een Europees kader moeten gebeuren – hoe het verspreid goederenvervoer op een of andere manier kan worden gestimuleerd. Als we de treinen willen laten concurreren met de vrachtwagens, zullen we toch extra inspanningen in die richting moeten doen.

01.12 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, j'ai trois remarques. Avant tout, je vous remercie pour les chiffres qui sont éclairants quant aux pertes de B-Cargo.

Ensuite, sur le plan stratégique, je comprends que vous ne puissiez pas communiquer. Cependant, au fur et

à mesure que les informations nous parviennent, il apparaît de plus en plus évident que l'on se retrouvera devant une coquille vide.

Troisièmement, il est peut-être trop tôt pour parler de réaffectation du personnel, mais vous souhaitez quand même que tout soit réglé pour le 21 juillet. C'est évidemment très positif de privilégier la concertation sociale: j'espère qu'elle fonctionnera et aboutira à une solution acceptable pour tous les travailleurs. J'espère aussi que cela se réalisera le plus vite possible: en effet, au-delà des conditions, l'insécurité et l'incertitude quant à l'avenir suscitent bien des problèmes.

01.13 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, si je me suis spécifiquement adressée à vous sur l'atelier de Cuesmes, c'est pour relayer l'inquiétude des 314 travailleurs sur le site de l'Arsenal, mais aussi parce que l'Arsenal est un des plus importants employeurs de la région. Or cette région de Mons-Borinage souffre déjà beaucoup d'une pénurie d'offres d'emplois, avec 1 offre pour 33 demandes. Il me semble donc important de conserver de l'emploi dans cette partie du Hainaut.

Ainsi, il conviendrait d'envisager le maintien de charges spécifiques à Cuesmes, soit des voitures M5 à 100%, voire de prévoir une réflexion sur d'autres voitures, peut-être plus légères, pour les futurs RER ou mode de transport train-tram dans la région.

Bien sûr, 2012 n'est pas pour demain, mais la décision concernant l'entretien et la rénovation des M5 n'a été prise que récemment, en août 2008.

Le changement d'affectation des ateliers tous les deux ou quatre ans occasionne une relative instabilité parmi les travailleurs. Il serait donc important de faire des projections à plus long terme que par tranche de deux ou quatre années.

01.14 Steven Vanackere, ministre: Il me semble que l'ensemble des commentaires qui ont été faits mérite une réflexion. Cela dit, je voudrais faire remarquer qu'un équilibre structurel n'implique pas nécessairement l'existence d'un équilibre nominal.

Het is best wel denkbaar dat men terug naar een structureel evenwicht gaat. Dat is het soort van resultaten dat toelaat om in evenwicht te zijn bij een normale markt. Tegelijkertijd kan echter worden vastgesteld dat de conjunctuur van de markt nog niet tot een evenwicht heeft geleid. De doelstelling om in 2011 een structureel evenwicht te hebben, is eigenlijk te vertalen als de ambitie om een organisatie te hebben die bij een normale markt in evenwicht is.

Par ailleurs, madame, il me semble sincèrement qu'un travail qui a été effectué durant deux ou trois ans peut encore changer. En tant que parlementaire, vous savez pertinemment que le travail des commissions change. Nous ne pouvons donc pas prétendre que nous allons présenter à nos employés et à nos ouvriers une situation avec une période de quarante ans durant laquelle le même travail est effectué.

J'ai la faiblesse de croire que l'homme ou la femme d'aujourd'hui souhaite avoir une certitude en termes d'emploi tout en accueillant avec plaisir l'idée de pouvoir changer, de temps en temps, l'activité dans laquelle il ou elle exerce ses talents. Une distinction claire doit donc être faite entre la certitude d'avoir un emploi et la certitude de faire exactement la même chose durant toutes ses années d'activité.

01.15 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, si je peux adhérer à vos propos, lorsque la problématique concerne deux tiers de l'entretien et de la rénovation et sans aucune certitude à l'horizon 2012, admettez avec moi que la situation est plus qu'incertaine! Cela ne signifie pas que l'entretien des wagons, des voitures ou des locomotives ne sera pas assuré, mais en tout cas, il est important d'installer des balises pour la suite et de faire le nécessaire pour que cet atelier puisse encore faire partie des projets au-delà de 2012.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

02 **Samengevoegde vragen van**

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

02 **Questions jointes de**

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

02.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, neem mij niet kwalijk dat ik mijn vraag vorige keer heb moeten uitstellen. Zij viel immers met andere commissiewerkzaamheden samen. Daarom zal ik heel kort zijn.

Mijnheer de minister, het betreft een vraag over een cao voor de globale postsector. De schriftelijke neerslag is eigenlijk dezelfde vraag als de vraag die ik aan uw collega Van Quickenborne heb gesteld. Het gaat over het belang van één cao voor de hele postsector.

Groot was op het moment van mijn vraagstelling mijn verbazing. Ik stelde mijn vraag samen met de heer Deseyn, die eveneens zijn verbazing uitdrukte, zoals u in het schriftelijke verslag van de commissie van 1 april 2009 kan lezen. Uw collega-minister antwoordde toen immers dat, ondanks wat in de regeringsverklaring en in de nota aan de Ministerraad werd geschreven, de optie van het paritair comité niet echt meer werd overwogen. Uw collega refereerde ter zake aan de nieuwe spelers die in het paritair comité voor sneldiensten, logistieke diensten of internationale handel vertegenwoordigd zouden zijn. Het zou echter te complex zijn om De Post, met haar statutaire ambtenaren, in voormeld paritair comité onder te brengen.

Zijn antwoord vond ik raar, gelet op het feit dat het in de verklaring en de nota aan de Ministerraad anders werd gesteld. Er werd in gesteld dat er werkgroepen zouden worden opgericht om tot één cao in een paritair comitéoverleg te komen.

De andere vraag die ik heb neergeschreven, gaat over de piste van het minimummaandinkomen voor brievenbestellers. Ik heb een bedrag van 1.387 euro gezien, wat effectief op een minimumbezoldiging van 8,45 euro per uur komt.

Daarom stel ik mij in het kader van de sociale wetgeving de vraag of voornoemd bedrag klopt.

Ik kom tot mijn vragen.

Hoe zit het met het voornoemde, specifieke paritair comité? Is er ter zake al dan niet een regeringsstandpunt? Zo ja, dan zou ik dat standpunt graag kennen.

Is er sinds mijn vraagstelling reeds overleg geweest over de voornoemde werkgroep, teneinde tot overleg te komen? Zo ja, wat waren de resultaten?

02.02 **David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, on a appris le mercredi 29 avril que la direction de La Poste a remis aux syndicats une proposition concrète de convention collective de travail portant sur la période 2009-2010.

Cette convention collective s'appliquera-t-elle à tous les travailleurs, statutaires et contractuels? Quelles en sont les grandes lignes?

Un projet de convention collective de travail sectorielle est-il en préparation pour faire appliquer aux futurs

opérateurs postaux des droits et obligations identiques pour tous les travailleurs du secteur?

02.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, mes questions sont un peu différentes de celles de mes collègues, que je rejoins malgré tout.

Je m'intéresse davantage aux négociations sociales qui sont en cours depuis quasiment trois mois au sein de La Poste et qui ont fait suite aux trois jours de grève de début mars. Il semblerait qu'elles arrivent à leur terme, sans pour autant recueillir l'assentiment des représentants syndicaux qui ne défendent pas l'accord face à leur base.

Il me revient également que la direction de La Poste avait décidé d'expliquer, elle-même, aux travailleurs le contenu de cet accord, ce qui revient à contourner les représentants syndicaux.

Les travailleurs de La Poste attendent légitimement des signaux de leur direction quant à leur statut, au statut futur des distributeurs de courrier et au maintien d'un emploi de qualité.

Peut-être me direz-vous que vous n'êtes que ministre de tutelle et que c'est de la responsabilité de la direction de La Poste. Je vous poserai néanmoins ces quelques questions. Où en sont les négociations sociales au sein de La Poste? Quand doivent-elles aboutir? Quelles propositions ont-elles été mises sur la table par la direction quant à la revalorisation du statut des employés de La Poste, quant au maintien de l'emploi et quant au statut futur du livreur de courrier?

En tant que ministre de tutelle, quelle est votre réaction par rapport à l'intention des représentants syndicaux de ne pas défendre l'accord vis-à-vis de leur base? Ne conviendrait-il d'envisager, d'ores et déjà, de nouvelles propositions? En quel sens? De nouveaux mouvements de grève sont-ils à craindre? Qu'allez-vous entreprendre pour les éviter?

02.04 Steven Vanackere, ministre: Chers collègues, après plusieurs semaines de négociations, la direction de La Poste a remis aux organisations syndicales une proposition concrète de convention collective. Les syndicats présentent pour l'instant ces propositions à leurs instances respectives. Il est prévu que les partenaires sociaux rendent leur avis à la direction à la fin du mois de mai lors de la commission paritaire. La direction souhaite aboutir ensuite à un accord équilibré dans les meilleurs délais.

Il est prématuré de se prononcer sur la position syndicale après consultation de leurs instances. Par ailleurs, en tant que ministre de tutelle, je me dois de ne pas interférer dans le dialogue social. Ce dialogue se poursuit à La Poste et rien n'indique que des mouvements sociaux sont en préparation. Il appartient aux partenaires sociaux, direction et syndicats, de poursuivre le dialogue et de rechercher un accord équilibré qui satisfasse les deux parties.

Sur les grandes lignes de cette convention collective, je voudrais apporter les précisions suivantes. Les revendications des organisations syndicales portent principalement sur deux thèmes: la revalorisation du pouvoir d'achat et l'aménagement des fins de carrière. La direction a émis des propositions en ce sens qui répondent aux attentes des travailleurs mais qui tiennent compte également du contexte économique difficile et de la poursuite de la préparation de La Poste à la libéralisation du marché postal en 2011. Quant à l'aménagement des fins de carrière, la direction renouvelle le plan d'interruption de carrière mi-temps à partir de 50 ans. Enfin, la direction a répété son engagement de ne pas procéder à des licenciements secs avant fin 2010. L'introduction des livreurs de courrier fait l'objet de discussions parallèles qui se poursuivent.

Pour répondre plus particulièrement à vos questions sur l'application de cette convention à tous les travailleurs, la convention collective s'appliquera aux travailleurs statutaires et contractuels barémiques à l'exception des collaborateurs mandataires – sauf dispositions contraires spécifiées dans la CCT – et des contractuels non barémiques. Elle concernera donc 33.300 collaborateurs sur un total de 34.750.

Pour ce qui est d'une éventuelle convention collective sectorielle, à ce jour, il n'existe pas de projet en la matière. La convention collective négociée actuellement au sein de La Poste ne concerne que les travailleurs de cette entreprise publique.

Er is op dit ogenblik ook nog geen werkgroep opgericht om te komen tot één paritair comité voor alle postoperatoren. Het sociaal overleg bij De Post wordt inderdaad vandaag geregeld volgens de bepalingen van de wet van 21 maart 1991 over de economische overheidsbedrijven. De creatie van een specifiek

paritair comité zonder dat men duidelijk zicht heeft op de manier waarop de concurrentie zich in de postale sector zal organiseren, is vandaag weinig doeltreffend. Zodra er duidelijkheid komt over de mogelijke organisatie van een opengestelde postale markt, kan die discussie gevoerd worden. Er zou dan een uitvoering gegeven kunnen worden aan de beslissing van de regering, waaraan u refereert.

Tot slot kan ik u bevestigen dat er permanent overleg plaatsvindt met de sociale partners van De Post en dat er verder wordt overlegd over de voorwaarden, inzake het maandinkomen bijvoorbeeld, van de introductie van postbezorgers.

02.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Onze commissie is in het voorjaar naar Zweden geweest om de gevolgen van de liberalisering te zien. Een van de voornaamste punten die ik heb onthouden, is het essentieel belang om tot een sociaal level playing field te komen. Als dat er niet is, krijgt men concurrentievervalsing op de geliberaliseerde markt.

Ik denk dat het enorm belangrijk is om, vooraleer men zicht heeft op de vrije geliberaliseerde markt, waar er concurrentie zal zijn, de spelregels op voorhand vast te leggen. Zo niet dreigt men de match te verliezen.

02.06 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

J'aurai à peu près la même remarque que mon collègue David Geerts quant à la nécessité d'avoir, dès le départ, une convention qui concerne tous les travailleurs du secteur de la distribution du courrier. Cela me semble essentiel pour assurer une réelle concurrence et une protection de tous les travailleurs du secteur.

02.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, pour en revenir à votre responsabilité de deuxième ligne, je crois que j'aurais pu écrire le texte de votre réponse, tant j'y suis habitué. Vous laissez faire la direction de La Poste avant d'évaluer la situation en affirmant que votre rôle n'est pas de vous mêler de ce qui s'y passe.

Néanmoins, quand vous parlez de la situation économique difficile – le contexte global est, nous le savons, difficile –, j'ai en tête les bonis accumulés ces dernières années par La Poste et redistribués à ses actionnaires publics et privés. Il est dès lors légitime que les travailleurs, qui ont consenti des efforts quotidiens sur le terrain, réclament une partie de ces bonis, notamment pour l'aménagement des fins de carrière.

En effet, les plans Géoroute 1, 2 et 3 ont pour conséquence une pression professionnelle assez forte, difficile à assumer pour les travailleurs plus âgés. C'est aussi la question du statut des distributeurs de courrier.

En ce qui concerne la convention collective sectorielle, même si je n'ai pas posé la question, permettez-moi de réagir à votre échange avec mes deux collègues.

Je me rappelle avoir interrogé à plusieurs reprises Mme Vervotte. Elle avait même déclaré dans "La Libre Belgique", qu'elle était ouverte à l'idée de mise en place d'une commission paritaire du secteur postal, même si je sais que cela concerne la ministre de l'Emploi et pas le ministre des Entreprises publiques.

Avec quelques membres de la commission, nous nous sommes rendus en Suède pour voir comment les choses s'y passaient. Une des caractéristiques de ce marché ouvert est que les conditions salariales et de travail, à la poste publique et au sein de son principal concurrent privé, sont identiques. Dès le départ, des barèmes identiques ont été octroyés et des conditions de travail équivalentes garanties. Selon moi, c'est une priorité même si dans l'absolu – je l'ai déjà dit – nous ne souhaitons pas une concurrence privée à La Poste et nous pensons qu'il y a moyen d'interpréter la directive d'une façon plus stricte que celle que vous nous proposez.

02.08 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, je désirerais apporter des informations complémentaires en ce qui concerne la commission paritaire. De quoi s'agit-il? D'éviter une concurrence sociale, un dumping social et des conditions moins favorables qui, ce faisant, diminueraient les chances de développement de La Poste. C'est ce qui nous importe. Si on peut atteindre cet objectif grâce à l'instauration d'une commission paritaire, c'est tant mieux! Si c'est en recourant à d'autres moyens, notamment en prévoyant des règles claires, venant du secteur public, cela revient au même!

Je dis simplement que l'instrument de la commission paritaire unique est une voie. Et je ne l'exclus pas du tout. Elle a été avancée et elle sera évaluée. Mais il ne faut pas remplacer l'objectif, à savoir éviter le dumping social, par les moyens. En effet, il se peut que l'analyse plus fouillée des moyens utilisés démontre que ce n'est pas nécessairement ce qui intéresse les acteurs qui veulent augmenter les chances de La Poste. Soyons ouverts à propos de cette question et ne remplaçons pas l'objectif par les moyens!

Si, par le biais de l'installation d'une commission paritaire unique, nous pouvons éviter le dumping social, nous devrions être preneurs. Par contre, il faut considérer toutes les règles. Il ne peut y avoir commission paritaire et modification des règles du jeu. Si un certain nombre de règles d'une commission paritaire étaient de nature à ne pas convenir à la situation de l'entreprise publique, qui est différente des entreprises qui concurrenceront La Poste, il faut y réfléchir à deux fois! C'est la dernière chose que je souhaitais ajouter.

02.09 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik zal bondig zijn en zeker geen pingpongspel spelen.

Uw laatste repliek is eigenlijk het belangrijkste in heel de discussie. Wanneer ik uw collega Van Quickenborne dezelfde vraag stel, krijg ik een ander antwoord en dat verontrust mij.

Daarom vraag ik wat de visie van de regering is en welke beslissing zij zal nemen. Dat is ook de essentie voor de werknemers, die dat willen weten. Het probleem dat zich nu voordoet, is dat ik twee verschillende visies krijg. Ik vraag de visie van de regering.

02.10 Minister Steven Vanackere: (...)

02.11 David Geerts (sp.a): Ik zal u het antwoord bezorgen van de heer Van Quickenborne, die een heel andere visie heeft dan hetgeen u nu zegt in het kader van uw sociaal overleg.

02.12 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous dites vouloir éviter le dumping social pour préserver les chances de La Poste dans un marché ouvert. Pour ma part, je souhaite éviter le dumping social pour préserver les conditions d'emploi des travailleurs quelle que soit leur entreprise, qu'il s'agisse de La Poste, organisme encore à moitié public, ou d'un concurrent privé.

Par ailleurs, vous avez dit que la commission paritaire pouvait aussi avoir des défauts et des conséquences négatives sur La Poste en tant que telle. Je voudrais donc que vous m'expliquiez comment vous comptez faire. En effet, si je considère l'accord du gouvernement concernant les conditions fixées en matière d'ouverture du marché et d'emploi, celles-ci sont particulièrement "légères" – si vous me permettez l'expression. On y parle – il est vrai – de contrats d'employés, mais on ne dit pas de quel type de barèmes il s'agit et quelle est la concordance avec les barèmes des travailleurs de La Poste.

Quand vous vous présenterez devant nous avec un projet de loi à ce sujet, soyez assuré que je serai particulièrement attentif! En effet, il faut que ces entreprises privées potentiellement concurrentes de La Poste paient décemment leurs travailleurs, à l'image de ce qu'a fait La Poste jusqu'à présent.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

03 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir du transport ferroviaire en Belgique" (n° 12599)

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

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, j'ai introduit ma question avant de savoir s'il était possible d'organiser un débat sur le fret ferroviaire au sein de notre commission. Il s'agit d'une question générale qui mériterait que nous y consacrons plus que cinq minutes. Je suis heureuse d'apprendre qu'un débat plus approfondi aura lieu. Néanmoins, ne sachant pas si vous pourrez y assister, je souhaite vous interroger sur un aspect plus structurel du fret et sur son rôle dans la part modale des

transports de marchandises.

La crise économique est, bien sûr, à l'origine d'une baisse très importante du chiffre d'affaires. Des secteurs lourds comme la sidérurgie, l'automobile et la chimie sont très touchés par cette crise, entraînant une diminution des marchandises transportées. Toutefois, dès l'année dernière, j'avais pu observer que le trafic ferroviaire de marchandises diminuait. Donc, la crise économique ne semble pas la seule cause du problème qu'affronte la SNCB.

À l'occasion de la grève de Brucargo au mois d'avril, les syndicalistes ont dénoncé des erreurs de gestion, mais aussi une tendance à la filialisation qui avantage la Flandre. Il semble donc se poser un problème de manque d'investissements ou d'erreurs de gestion. J'aimerais connaître votre analyse de cette situation.

Quels sont les investissements en infrastructure prévus afin de redonner au fret ferroviaire une chance de concurrencer le fret routier? Sont-ils, d'après vous, suffisants? Envisagez-vous une démarche auprès des autorités européennes pour concrétiser un plan de relance du rail européen?

03.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, madame, en effet, la crise économique a alourdi le problème structurel du secteur fret à la SNCB. L'année 2008 a connu d'importantes charges pour les activités de la SNCB, non seulement par l'augmentation du coût salarial dû à trois sauts d'index, mais aussi par l'augmentation très importante du prix de l'énergie.

Toujours est-il que le constat d'un dérapage structurel du secteur fret date de bien avant la crise. Après l'analyse de la Cour des comptes, mon prédécesseur a demandé à la SNCB de mettre en place un plan structurel afin d'arriver à un état financier en équilibre en 2011.

L'analyse en cours doit examiner toutes les pistes possibles de relance structurelle pour ce secteur tellement favorable à une mobilité durable. Il appartient au management et aux partenaires sociaux de prendre la responsabilité de faire survivre cette activité à propos de laquelle, voici quelques instants, nous avons tenu un long débat en réponse à d'autres questions.

Il est évident qu'Infrabel et moi-même suivons attentivement l'évolution du trafic fret ferroviaire dans son ensemble depuis le début de la crise et, en particulier, la part de la SNCB qui est son premier client dans le domaine. Nous espérons tous que la situation économique se rétablira de sorte que le trafic retrouve son niveau de septembre 2008.

Je fais remarquer qu'Infrabel développe un important plan d'investissement visant à améliorer les infrastructures liées à l'activité fret. Je cite: le tunnel du Liefkenshoek à Anvers, la modernisation des faisceaux dans le port d'Anvers (Deurganckdok), la courbe de Gand, le deuxième accès au port d'Anvers, le Rhin d'acier, la modernisation et l'extension des faisceaux à Zeebrugge, la mise à quatre voies du tronçon Gand - Bruges, l'électrification du tronçon Montzen - frontière allemande, l'équipement en signalisation ETCS du corridor C, l'intervention dans les terminaux multimodaux Garocentre et Carex, le renouvellement des freins de voie à la gare de formation de Monceau et la modernisation de la ligne 130 Namur-Charleroi et la mise à double voie de la ligne 147 Jemeppe-sur-Sambre – Fleurus. Tous ces investissements démontrent la volonté de favoriser le transport ferroviaire de marchandises.

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

03.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces informations. Nous aurons certainement l'occasion de mener un débat prolongé à ce propos.

J'estime que ce plan d'investissement, surtout le rythme auquel il avance, est insuffisant! Pour contrer l'augmentation du transport par route, qui non seulement pollue lourdement notre atmosphère (émissions de gaz à effets de serre, etc.) mais crée aussi des difficultés de circulation et d'autres problèmes environnementaux, notre ambition quant aux infrastructures devrait être encore bien plus importante.

En outre, les bénéficiaires de ces infrastructures ne doivent pas uniquement être les grands secteurs lourds mais aussi des secteurs plus diversifiés, comme celui de l'alimentation. Je pense notamment au transport des marchandises à destination de Bruxelles et au fait qu'elles doivent pouvoir arriver le plus près possible de leur destination, de manière à ce que la rupture de charge soit la moins difficile possible.

Il faut selon moi aller plus loin dans les investissements. Cela fera peut-être l'objet d'un plan de gestion après 2012 mais nous devons déjà les prévoir aujourd'hui car on sait que la mise en place de ces investissements prennent souvent bien plus de temps qu'un plan de gestion.

Il y a, d'une part, l'aspect infrastructure. D'autre part, il faut déterminer les secteurs auxquels on permet de travailler. J'ai l'impression que l'on s'est trop focalisé sur les secteurs lourds qui, aujourd'hui, subissent lourdement la crise mais pas assez sur des secteurs dont le tonnage est moindre et qui demandent une plus grande dispersion sur le territoire. Le fret devrait également pouvoir répondre à leurs besoins.

Ce débat doit être poursuivi. Je demande, pour ma part, que l'ambition soit la règle!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

04.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, volgens informatie die ik heb gekregen, rijdt sinds begin december 2008 de Thalys 's avonds leeg vanuit Oostende, waar hij toekomt, naar Brussel, waar hij overnacht om 's anderendaags opnieuw leeg terug te keren van Brussel naar Oostende, waar hij dan de rit aanvat richting Parijs.

Blijkbaar is dat tien jaar lang niet het geval geweest en bleef die trein 's nachts in Oostende, bleef hij daar overnachten en vertrok hij er 's ochtends opnieuw. In Oostende werd dan het kleine onderhoud, de opkuis gedaan, zodat die trein 's ochtends in orde was.

Een trein weegt ongeveer 388 ton en heeft een vermogen van 8800 kW. Die trein 2,5 uur per dag op en neer laten rijden tussen Oostende en Brussel, lijkt mij toch wel een beetje bizar. En dat doet men dan elke dag een heel jaar lang. Uiteraard heeft dat een kostprijs aan elektriciteit en manuren. Ik vraag mij af of dit allemaal nuttig besteed is.

Mijnheer de minister, daarom heb ik een hele reeks heel concrete vragen.

Ten eerste, is dit verhaal correct dat die trein inderdaad nadat hij is toegekomen in Oostende leeg naar Brussel gaat en 's anderendaags terug leeg naar Oostende? Waarom gebeurt dat?

Ten tweede, waarom kan het klein onderhoud dat vroeger in Oostende gebeurde daar niet meer plaatsvinden?

Ten derde, hoeveel personeelsleden zijn er betrokken bij de operatie om die trein elke avond en ochtend nutteloos heen en weer te laten rijden.

Ten vierde, moeten er daarvoor ook treinbestuurders stand-by zijn?

Ten vijfde, wat is de kostprijs van deze operatie op jaarbasis onder meer op het vlak van het verbruik van elektriciteit en personeelskosten?

Ik hoop uit uw antwoord toch ook te kunnen vernemen of het de bedoeling is dat deze operatie wordt voortgezet dan wel of er daarin verandering kan komen.

04.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, collega's, om het groot onderhoud en de herstellingen van het Thalys-park te optimaliseren zodat een grotere beschikbaarheid kan worden bekomen, worden een aantal onderhoudswerken naar de nacht verschoven. Onderhoudswerken kunnen enkel in de werkplaats voor hogesnelheidstreinen van Vorst gebeuren.

Om die reden voorziet de beurtregeling in de transfer van het stel naar Brussel zodat daar het groot onderhoud en eventuele herstellingen kunnen worden uitgevoerd. Het overbrengen van het lege treinstel 's morgens van de werkplaats van Vorst naar Oostende of 's avonds van Oostende naar de werkplaats van Vorst, gebeurt door dezelfde treinbestuurder die respectievelijk 's morgens de trein bestuurt van Oostende naar Brussel-Zuid, of 's avonds van Brussel-Zuid naar Oostende. Het overbrengen van het treinstel vraagt dus geen inzet van extra personeel.

De kostprijs van die operatie moet worden geplaatst naast het betere rendement en de betere kwaliteit van het onderhoud in de werkplaats van Vorst. Wij mogen niet vergeten dat het onderhoud laten uitvoeren in Oostende ook gepaard zou gaan met bijkomende kosten.

04.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, ik dank u voor het heel korte antwoord.

Wat ik niet goed begrijp, is dat het tien jaar lang anders is geweest. Tien jaar lang kon die trein wel perfect in Oostende blijven en nu zegt u dat hij voor het onderhoud terug naar Brussel moet. U spreekt van groot onderhoud. Ik neem echter aan dat die trein toch niet elke dag, elke nacht een groot onderhoud nodig heeft.

Ik blijf het dan ook een heel bizarre operatie vinden.

04.04 Minister Steven Vanackere: Wat ik vooral bijzonder vind, collega Van Hecke, en waarvoor ik voor het overige bijzonder veel respect heb, is dat dit soort onderwerpen op zijn best misschien in de raad van bestuur van de NMBS aan bod zouden moeten komen maar veel beter in het werkoverleg tussen de betrokken verantwoordelijken. Ik vind het vooral vreemd dat u de aandacht van deze assemblee op deze specifieke problematiek trekt, tenzij wij er algemene conclusies uit zouden kunnen trekken.

04.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Ik heb de indruk dat dit blijkbaar een zeer pijnlijke vraag is.

04.06 Minister Steven Vanackere: Nee, helemaal niet pijnlijk.

Mijnheer Van Hecke, u bent hier nog niet zo vaak geweest. Ik hecht erg veel belang aan het parlementaire debat over de politieke richting van de keuzes die wij in de overheidsbedrijven maken. De richting waarin een treinstel uitgaat om 's nachts een onderhoudsbeurt te krijgen, hoort daar wat mij betreft niet bij. Ofwel is uw vraag erop gericht te weten of wij bekwame mensen hebben aan het hoofd van de NMBS. Als dit het geval is, moeten wij daarop ingaan want dat is een thema. Ofwel bent u echt geïnteresseerd in de reden waarom een leeg stel... Trouwens, het is niet juist dat het tien jaar anders is verlopen. Wij hebben ons laten informeren.

Ik blijf zeggen dat een volksvertegenwoordiger en een minister over dit soort van onderwerpen niet te veel de degens moeten kruisen omdat het gevaar bestaat dat zij spreken over zaken die zij niet levend meemaken en waarvoor zij geen rechtstreekse verantwoordelijkheid dragen. In het raam van een autonoom overheidsbedrijf zijn dit in elk geval vragen die niet behoren tot het politieke debat, tenzij daaruit conclusies kunnen worden getrokken.

04.07 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, het gaat in feite ook over bedrijfspolitiek. Hoe wordt beslist, waarom moet een trein zo'n afstanden afleggen? Dit lijkt mij nutteloos. Misschien is dit een bepaalde bedrijfspolitiek als het jarenlang op een manier is gebeurd en het dan plots verandert. Het gaat dus ook over hoe zo'n bedrijf werkt en hoe efficiënt. Ik denk dat het wel politiek relevant is om dergelijke vragen te stellen over de efficiëntie van het beheer. Dat is een illustratie daarvan.

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

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken,

Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station Mechelen-Nekkerspoel" (nr. 12765)

05 Questions jointes de

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

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

05.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verneem net dat de heer Van Hecke reeds eerder vragen heeft gesteld over de aankoop van het station Mechelen-Nekkerspoel. Ik weet niet welke vragen al zijn gesteld, maar ik zal kort zijn.

Wat heeft de aankoop gekost? Voor hoeveel werd het station in 1997 verkocht, op een moment dat het in slechte staat was?

Wat is de kostprijs van de renovatiewerken die aan het stationsgebouw werden uitgevoerd tussen 1997 en 2009?

Wat was de jaarlijkse kostprijs van de containers die als stationsruimte dienst deden?

Welke elementen hebben de doorslag geven om het gebouw opnieuw aan te kopen? Ligt de beslissing in de lijn van de opwaardering van Mechelen als regionale hub in het treinverkeer?

05.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik kan mij voorstellen dat de minister hier dezelfde bedenkingen bij heeft als bij de vorige vraag. Het gaat over een heel specifiek item. Het station Mechelen-Nekkerspoel is in elk geval een erg lokaal dossier. Ik had dan ook de bedoeling om mijn vraag schriftelijk in te dienen, maar op het moment dat ik zag dat collega Geerts een mondelinge vraag indiende, kon ik natuurlijk niet anders.

Ik denk dat het wel een vreemd gegeven is, waar toch veel reizigers en Mechelaars wel wat vragen bij hebben. De NMBS verkoopt een station, een toch wel belangrijk station daar in de regio, met meer dan 1.800 reizigers per dag. Vandaag stellen wij vast dat de NMBS datzelfde station terug moet kopen om haar dienstverlening te kunnen garanderen, na jarenlang te hebben gewerkt vanuit een aantal containers.

Mijnheer de minister, vandaar sluit ik ook aan bij de vragen van collega Geerts. Wat zijn de redenen waarom geopteerd werd om het oude stationsgebouw opnieuw aan te kopen in plaats van een nieuwbouw te zetten, wat oorspronkelijk de bedoeling was?

Welke prijs werd betaald voor de wederaankoop? Welke renovatiewerken zullen uitgevoerd worden, met welke kosten, en dergelijke?

Wanneer zal het stationsgebouw effectief opnieuw in gebruik genomen worden?

05.03 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, de uiteindelijke aankoopprijs wordt op vraag van de verkoper nog niet meegedeeld voor de datum van het verlijden van de authentieke akte. De aankoopprijs bedraagt wel minder dan de door het aankoopcomité van de FOD Financiën geschatte waarde. In een antwoord op een eerdere vraag van de heer Van Hecke van 26 januari werd al gemeld dat de vraagprijs 1.950.000 euro bedroeg. In 1999 werd het gebouw door de NMBS verkocht voor de som van 252.851 euro. De kostprijs van de renovatiewerken, uitgevoerd tussen 1999 en 2009 door de vorige eigenaar is bij de NMB Holding niet bekend. De aankoopprijs en de inrichtingskosten van de containers die als stationsruimte dienst doen, bedragen tot op heden 72.473 euro.

Na analyse en afweging van verschillende opties, waaronder ook het bouwen van een nieuw station, waarbij zowel de financiële aspecten, de haalbaarheid als de timing werden onderzocht, werd geopteerd voor de aankoop en renovatie van het bestaande gebouw, omdat dat de beste en snelste oplossing bleek voor het onthaal van de reizigers. De renovatiewerken omvatten de herinrichting van het gebouw, met nieuwe loketten, wachtzaal, plaats voor buffet, sanitair en concessies. Ook de omgeving werd aangepakt. De renovatiekosten, inclusief de omgevingswerken, worden geraamd op een kleine 2 miljoen euro.

Na de verkoop door de NMBS heeft de vorige eigenaar een grondige en dure renovatie uitgevoerd, waardoor het pand in belangrijke mate in waarde is gestegen. Een aftoetsing tussen de toenmalige verkoopprijs en de huidige aankoopprijs kan bijgevolg niet gemakkelijk gemaakt worden. De renovatiewerken zullen volgens de huidige planning afgerond zijn in de tweede helft van 2012.

05.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik heb alle informatie.

05.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor het erg volledige antwoord. Het is belangrijk dat er opnieuw een goede dienstverlening komt en een kwaliteitsvol station. Op die plaats is dat een goede zaak.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

06.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag heeft betrekking op de bedeling van tijdschriften door De Post.

Het koninklijk besluit houdende de reglementering van de postdienst bepaalt in artikel 21§2 dat als tijdschriften worden beschouwd de revues, magazines en berichten die voor onbepaalde tijd verschijnen, met vooraf bepaalde tussenpozen die drie maanden niet mogen overschrijden.

Dit zorgt voor problemen voor de publicaties van culturele en andere verenigingen. Deze verschijnen typisch twee- of driemaandelijks, maar vaak niet in juli en augustus. Daardoor kunnen zij niet voldoen aan het criterium van de driemaandelijkse tussenpozen, en dit vooral tijdens de vakantieperiode.

Dit kan resulteren in een boete of in de weigering om het tijdschrift nog verder te verdelen. Het hoeft geen betoog dat het voor veel kleine verenigingen praktisch gezien heel moeilijk is om extra tijdschriften uit te geven.

Ik wil u daarom de volgende vragen stellen. Hebt u weet van dit probleem? Werden hieromtrent reeds andere klachten bij De Post of bij de ombudsdienst voor de postsector ingediend? Indien ja, hoeveel? Bestaat de mogelijkheid om een praktische haalbare oplossing uit te werken voor verenigingen, zoals bijvoorbeeld het mogen overschrijden van drie maanden in de vakantieperiode?

06.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Somers, ik heb daar kennis van, want ik heb zelf ook een eigen tijdschriftje dat ik gebruik om een aantal mensen in Brussel op de hoogte te houden van wat ik doe, als tijdschrift laten registeren. Ik weet hoe lastig het is om ervoor te zorgen dat het om de drie maanden klaar is en dat daarop inderdaad geen uitzonderingen bestaan.

Om door De Post als tijdschrift te worden beschouwd, moet men zich natuurlijk aan een aantal regels houden omdat er een verlaagd tarief mee gemoeid is. Niets verbiedt u om het tijdschrift op een andere manier op te vatten, maar dan geniet u niet van het verlaagd tarief. Het is in de wereld altijd een kwestie van geven en nemen.

U vraagt mij of er over die situatie, waarin geen uitzonderingen mogelijk zijn, al klachten bekend zijn. Ik bevestig u dat er één klacht is. Tot nu toe heeft de dienst Tijdschriften, die zich met de erkenning van tijdschriften bezighoudt, een klacht via de ombudsman binnengekregen met betrekking tot de periode waarin het tijdschrift moet verschijnen.

Een praktische oplossing die vaak wordt toegepast voor tijdschriften die van nature tweemaandelijks zijn, is zowel een uitgifte te plannen in juni als in september, zodat de periode van drie maanden niet wordt overschreden. Ik neem wel nota van uw opmerking en de moeilijkheden die dat voor sommige verenigingen

kan veroorzaken. In ieder geval verwijs ik naar de huidige regelgeving in een KB van 1970, herbevestigd in artikel 21, §2 van het KB van 1 juni 2007. Ik zal uw opmerking hoe dan ook melden aan de verantwoordelijke van De Post.

06.03 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik denk toch dat deze vraag mag worden doorgegeven, opdat zeker kleinere verenigingen, die minder mankracht achter zich hebben en waarvoor het beschikbaar stellen van een tijdschrift toch belangrijk is, op een of andere manier zouden kunnen worden ondersteund. Misschien kan op termijn toch een mogelijke oplossing tot versoepeling van de regelgeving tot stand komen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

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

07.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de vice-eerste minister, ik heb u op 12 januari een schriftelijke vraag gesteld die zo kort was dat ik mij veroorloof ze voor te lezen bij wijze van inleiding. Zij luidde: "De NMBS heeft een bijzonder tarief voor de vliegtuigreizigers die met de trein naar de luchthavens van Zaventem en Gosselies reizen. Waarom kent zij een even gunstig tarief niet toe aan wie naar de luchthavens van Oostende en Deurne reist?"

Het antwoord dat ik ontving, leek mij nogal vreemd. Vandaar deze interpellatie. Het antwoord was iets langer dan de vraag, maar ik zal er alleen de bijzonderste paragrafen uithalen. U zei: "De NMBS heeft op nu geen specifiek biljet in haar productenportfolio opgenomen voor de luchthavens van Oostende en Deurne daar zowel de vraag als het potentieel voor beide luchthavens klein is." Dat is een eerste argument dat voor mij vreemd is. Als de vraag klein is, kan het niet veel kosten om er verminderde tarieven toe te passen.

U voegde eraan toe: "Bovendien gaat het om regionale luchthavens waar vooral reizigers vertrekken die op vrij korte afstand van de luchthavens wonen of werken. Voor regionaal vervoer op korte afstand heeft de NMBS aangepaste producten." Dat laatste weet ik niet. Ik trek niet in twijfel wat u verteld hebt. Maar ik weet wel uit eigen ervaring dat ik meer dan eens met het vliegtuig vanuit Deurne vertrok, terwijl ik in Gent woon, dus niet direct dezelfde regio, en vanuit Oostende, ook niet dezelfde regio. Met andere woorden: dat deze luchthavens louter een kleine regio aanspreken is toch iets wat in twijfel getrokken mag worden.

Het feit dat er geen speciaal tarief van de NMBS is, bevordert zoiets natuurlijk. Als het goedkoper is met de trein naar Zaventem of naar Gosselies te rijden – de trein rijdt trouwens niet naar Gosselies maar naar Charleroi – bevordert men die luchthavens en discrimineert men in feite die twee andere.

Mijnheer de minister, kunt u mij daarover meer uitleg geven? Is het niet mogelijk om deze discriminatie weg te werken?

07.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, het is niet gebruikelijk om een interpellant te ondervragen. Niettemin wou ik vragen wat de afstand tussen Gent en Deurne ongeveer is.

07.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dat moet zowat 55 km zijn.

07.04 Minister Steven Vanackere: In dat geval heb ik een adequaat antwoord voor u.

07.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik garandeer u echter niet dat het juist is. Er kan 2 km verschil zijn.

07.06 Minister Steven Vanackere: Wij zullen er een slok bij doen.

Mijnheer Van den Eynde, in het antwoord op uw schriftelijke vraag heb ik inderdaad de argumentatie weergegeven waarom er geen luchthavenbiljet naar Oostende of Deurne is. Een en ander heeft niets met een mogelijke discriminatie maar wel met een overweging op bedrijfseconomisch vlak te maken.

Het feit dat er vandaag geen vraag naar het bedoelde type biljet voor beide bestemmingen is, maakt dat de creatie van een dergelijke soort combinatiebiljetten enkel tot gevolg zou hebben dat het productengamma wordt verbreed, zonder dat de creatie een meerwaarde biedt. Ik zal het wat beter uitleggen.

Ik moet u eraan herinneren dat het luchthavenbiljet Brussel-Nationaal Luchthaven of Luchthaven Brussels South Charleroi een biljet tegen de volle prijs met een maximumprijs van 11 euro per rit is. Zulks betekent dat er een minimumafstand van 81 km moet worden afgelegd, vooraleer het biljet voordeliger wordt dan een biljet tegen volle prijs. Gezien de regionale aantrekkingskracht van de luchthavens van Oostende en Deurne zal de grote meerderheid van de reizigers, u inclus, een zelfde of duurdere prijs betalen dan het biljet tegen de gewone, volle prijs, wanneer u het niet in combinatie koopt.

Met andere woorden, u zou nog veel verder dan Gent moeten gaan wonen – ik veronderstel dat u zulks niet van plan bent –, vooraleer een dergelijk soort combinatieticket voordelig zou worden.

07.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, de redenering is juist. Dat geef ik toe. Er zijn echter ook afstanden die in Vlaanderen – ik spreek dan nog alleen over Vlaanderen – langer kunnen zijn. Het zou best kunnen dat bijvoorbeeld iemand uit het Brusselse in Oostende het vliegtuig moet nemen. Dat maakt al ongeveer 100 km.

Het zou kunnen dat iemand uit Limburg naar Deurne wil. Dat zal ook wel wat meer zijn dan die 81 km. Wat voor mij het probleem is, is dat zelfs indien die redenering klopt – ze klopt – de NMBS zich dan zelf nog geen schade berokkent door dat speciaal tarief toe te passen. Dat kost haar niets of toch niet heel veel.

07.08 Minister Steven Vanackere: Mijnheer Van den Eynde, ik wil dat in fair play ook wel erkennen. De enige kostprijs om het dan zo te zeggen is een nog lagere lisibiliteit van de structuur van de tarieven. Wanneer er een bijzonder kleine vraag is naar dit soort producten is het bestaan van zo'n product echter niet vanzelfsprekend. U moet bedenken dat er hoe dan ook iemand moet instaan voor de aanmaak ervan, het bij wijze van spreken aan de personeelsleden kenbaar moet maken en er desgevallend publiciteit rond moet maken. Dat zijn zaken die men slechts nuttig kan doen wanneer men vermoedt dat er een behoorlijke markt voor bestaat. Wanneer het een kwestie is van alleen het principe te hanteren terwijl men weet dat de markt bijzonder beperkt is, dan begrijp ik wel dat de NMBS dat vandaag vanuit bedrijfseconomisch standpunt niet doet.

07.09 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ook dat is geen gek argument. Ik geef dat ook graag toe. Mag ik echter nog één zaak zeggen? Ik heb er gisteren toevallig nog ervaring mee opgedaan. Ik moest een vergelijking maken van prijzen van treinbiljetten voor iemand die uit het buitenland ons land kwam bezoeken. Ik ben begonnen zoals iedereen dat tegenwoordig zou doen, op het internet. Wel, ik daag iedereen uit om het te proberen, ik kan u verzekeren dat men er niet wijs uit raakt. Men raakt er niet uit wijs, voor niets. Ik ben dan uiteindelijk naar het station getrokken om daar bij een loketbediende dezelfde vraag te gaan stellen met de verontschuldiging dat ik dit waarschijnlijk via internet had moeten kunnen oplossen maar dat het mij niet lukte. De stationsbediende antwoordde: "Mijnheer, geen zorgen, mij lukt dat ook niet". Ik bedoel alleen dat uw argument niet onjuist is maar dat het nu al totaal niet hanteerbaar is, tenminste niet voor mij. Ik zal mij zeer voorzichtig uitdrukken. Het gold echter ook voor de loketbediende.

Moties **Motions**

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

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

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde

en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen, verzoekt de regering ervoor te zorgen dat in de toekomst de NMBS-politiek ten opzichte van de luchthavens van Zaventem en van Brussels South Charleroi niet langer discriminerend is ten opzichte van de luchthavens van Deurne en Oostende."

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

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

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

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

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

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

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

08.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, indien u mij zou verwijten dat ik u bombardeer met vragen over incidenten waarvan treinpersoneel in dit land het slachtoffer is, dan zou ik u weer eens gelijk moeten geven, want dat is juist.

Ik doe dat vrij regelmatig. Het zijn salvo's vragen, die ik afvuur. Ik geef dat graag toe, maar het zijn wel schriftelijke vragen. De reden waarom ik die vragen stel, is dat, naar mijn mening, het probleem van de veiligheid van het spoorwegpersoneel echt schrijnend is. Ik reis zelf elke dag met de trein. Ik praat met die mensen. Voor hen is dat een steeds weerkerende zorg. Het gaat over problemen van verbale en fysieke agressie. Er worden geregeld mensen gekwetst. Zij worden beschermd door allerlei maatregelen, maar die zijn niet altijd even efficiënt. De eerste reden waarom ik die vragen stel, is dus om u daarvoor alert te houden.

De tweede reden is dat elk slachtoffer bekommerd is om "zijn persoonlijk ongeval" en graag wil weten wat er aan de hand is en vooral of zijn werkgever hem na het ongeval voldoende bescherming biedt, door het dossier op te volgen. Ik krijg van u de laatste tijd telkens hetzelfde antwoord, van a tot z. Ik moet in een goede bui zijn vandaag, want dat antwoord is ook weeral niet onjuist. U geeft de juridische gevolgen. U geeft bijvoorbeeld weer wat u doet als het dossier geseponeerd wordt.

Precies door de intensiteit van de problematiek – het komt vaak voor – zou het echter passend, billijk en rechtvaardig zijn om een antwoord te geven dat op de zaak zelf ingaat. Als ik bijvoorbeeld vraag of de NMBS iets zal doen in een schadegeval van 2.000 euro, waarbij het dossier geseponeerd wordt, dan zegt de NMBS dat zij niet veel kan doen als het parket seponeert en als het over een minderjarige gaat.

Dat is misschien wel allemaal juist, maar wie in de kou blijft staan is het personeelslid dat het slachtoffer is. Daarom durf ik u vragen om gedetailleerder te zijn.

Een tweede zaak is van dezelfde aard. Ik heb u een paar suggesties gedaan in verband met het organiseren van de spoorwegen. Ik had u onder meer laten weten dat wanneer reizigers op het perron op de trein staan te wachten meestal niet via luidsprekers werd meegedeeld waar de eerste klassevoertuigen zich bevinden. Dit heeft als gevolg dat iedereen door elkaar begint te lopen als tweedeklassereizigers staan daar waar het eerste klassevoertuig stopt en omgekeerd.

Als het dan al wordt meegedeeld, gebeurt dat extreem vaag. Ik hoorde deze week in Gent nog omroepen dat de eerste klassevoertuigen zich in het midden van de trein bevonden. Hoe kan een reizigers die op het perron staat te wachten raden waar het midden van de trein zal zijn? Dat is een antwoord waar men niets mee is. Soms zegt men bijvoorbeeld dat het achtste voertuig een eerste klassevoertuig is. Dat gebeurt ook.

Ik wil er dus voor pleiten om ter zake preciezer te zijn. Ik baseer mij vooral op wat ik in het buitenland op dat vlak heb gezien en waar dit vaak wel gebeurt.

Wat krijg ik als antwoord? Men zegt mij dat tijdens de piekuren van alle treinen, samengesteld uit een locomotief en rijtuigen, de plaats van eerste klasserijtuigen worden omgeroepen. Mijnheer de minister, dat is niet waar. Men heeft u daar iets op de mouw gespeld. U mag met mij naar het centraal station gaan vanaf 17 uur en daar een uur gaan luisteren. Dat verhaal klopt niet.

Men zegt ook dat het opdelen van perrons in genummerde delen in het buitenland alleen van toepassing is voor lange verbindingen en niet voor lokale en piekurentreinen. Ook dat klopt niet.

Ik had nog niet zo lang geleden een ervaring in Zwitserland. De afstand tussen Bern en Zürich is niet bijzonder lang. Zowel in Bern als in Zürich werd meegedeeld ter hoogte van welk nummer de voertuigen stopten. Die nummers staan bij ons nog niet op de perrons, maar veel moeite kan dat niet kosten.

Het kost ook niet veel moeite om, zoals het inderdaad soms gebeurt, aan te kondigen welk voertuig het eerste klasvoertuig is. Ik herhaal dat dit zowel ten voordele van de tweedeklasreizigers is als van de andere reizigers, want iedereen moet proberen zo weinig mogelijk in beweging te komen op dat perron om de trein zo vlug mogelijk te kunnen laten vertrekken.

Mijnheer de minister, daarom ook wil ik aandringen op een meer precies antwoord.

08.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, collega Van den Eynde, de antwoorden op de vragen nrs. 408, nr. 410, nr. 415 en nr. 416 waren telkens antwoorden op vragen naar het gevolg dat de NMBS Holding aan een heel specifiek, welbepaald agressiegeval heeft gegeven. De NMBS Holding kan geen informatie geven over dossiers die door het parket worden behandeld.

Bovendien is het niet mogelijk om in parlementaire vragen concreet te antwoorden als het om individuele of te identificeren personen gaat. Zelfs als het dossier in de stand waarin het zich bevindt op het ogenblik van de vraag meer informatie zou bevatten, zou de NMBS moeilijk concreter of meer gedetailleerd kunnen antwoorden omdat er rekening moet worden gehouden met andere belangen, zoals bijvoorbeeld het recht op privéleven van het slachtoffer.

Mijnheer Van den Eynde, dat is de verklaring waarom ik dit soort van antwoorden krijg en waarom het allicht meer aangewezen is om met een wat meer statistische invalshoek te gaan peilen naar de gevolgen die worden gegeven aan een aantal situaties. Daarmee wil ik helemaal geen afbreuk doen aan de bekommernis die u hebt om een aantal situaties onder de aandacht te brengen, maar ik moet u signaleren dat de formule waarbij wordt ingezoomd op een heel concreet en specifiek geval een aantal privacy- en andere wettelijke problematieken oproept waardoor men dit soort van antwoorden krijgt.

In verband met de afroeping eerste klasvoertuigen, dus uw vraag van 16 december aan mijn voorganger, bevestigt de NMBS het volgende. Wanneer er in een trein verschillende eerste klasgedeelten zijn die bovendien verspreid zijn over de hele lengte van de trein, is het moeilijk en ook niet aangewezen de plaatsing ervan aan te kondigen.

Er zijn echter ook treinen waar de eerste klasrijtuigen zich alleen helemaal vooraan of helemaal achteraan bevinden. Voor die treinen wordt tijdens de piekuren de plaatsing van de eerste klasrijtuigen omgeroepen, dit opdat de reizigers zich min of meer op de juiste plaats zouden bevinden wanneer de trein aankomt. Op die manier wil de NMBS vertragingen vermijden bij het in- en uitstappen van de reizigers.

De NMBS voert momenteel meerdere acties om de informatie aan haar klanten te verbeteren. De indeling van de perrons in vakken maakt deel uit van een proefproject. In de gemeenschappelijke werkgroep NMBS-Infrabel zullen een paar NMBS-stations aangeduid worden als proefproject. Het is de bedoeling om in deze stations vanaf december van dit jaar de plaats van de eerste klasrijtuigen ten opzichte van de perronvakken aan te kondigen.

In verband met het opdelen van de perrons in genummerde delen in het buitenland, kan inderdaad het antwoord op vraag nr. 218 aanleiding geven tot een verkeerde interpretatie, waarvoor mijn excuses. Hetgeen bedoeld werd is dat in de meeste landen alleen voor de treinen van de lange verbindingen de plaats van de verschillende rijtuigen ten opzichte van de aangeduide vakken is aangeduid.

Ook in de andere landen rijden treinen waarbij de verschillende eerste klasse afdelingen over heel de trein verspreid zijn en waarvan de plaats dan niet wordt afgeroepen.

08.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik kan leven met het grootste gedeelte van uw antwoord.

Wat het experimenteren betreft, zou ik het op prijs stellen mocht u via het commissiesecretariaat laten weten in welke stations dat zal gebeuren en hoe lang dat zal duren. Ik ben blij dat dit zal gebeuren, want ik denk dat dit een maatregel is die weinig kost en die de situatie kan verbeteren.

Een zaak wil ik echter formeel tegenspreken, met name dat men afroept of de eerste klas rijtuigen zich vooraan of achteraan bevinden. Dat is misschien ooit het geval geweest, maar dat gebeurt meestal niet, en ik kom al bijna twintig jaar dagelijks met de trein naar het Parlement.

Wat de vragen omtrent de aanrandingen betreft, kan ik nogmaals herhalen dat ik niet beweer dat het antwoord onjuist is. Ik kan mij inbeelden dat het niet altijd mogelijk is om meer gegevens te bezorgen. Ik zou het echter op prijs stellen mocht de NMBS de informatie waarnaar wordt gevraagd aan de betrokken slachtoffers meedelen. Die mensen hebben een aanranding achter de rug en hebben al een gedeeltelijke vergoeding gekregen voor de periode waarin ze werkongeschikt waren, maar ze zouden wel graag een stand van zaken krijgen met betrekking tot de vervolging van de aanrander. Op dat vlak blijven zij maar al te vaak op hun honger.

08.04 Minister Steven Vanackere: Ik zal de kwestie van het afroepen onder de aandacht van de directie brengen.

Wat uw vraag inzake een follow-up met betrekking tot de incidenten betreft, waarbij u zegt dat de slachtoffers graag op de hoogte zouden worden gehouden, wil ik opmerken dat elk slachtoffer toegang heeft tot zijn dossier. De NMBS heeft trouwens de gewoonte om daarin waar mogelijk te assisteren.

Wanneer een en ander in handen van het parket is, kan het voor eenieder, dat geldt evengoed voor burgers als voor NMBS-personeelsleden, frustrerend lang duren. Dat kan alleen maar worden opgelost door de dossiers sneller te behandelen.

Op het niveau van de informatie ten opzichte van de betrokkenen, we hebben het dan niet over parlementaire vragen, heeft het personeelslid dat het slachtoffer werd van een incident uiteraard het recht, zoals elke burger, om kennis te nemen van de vooruitgang van zijn dossier.

Uit mijn informatie blijkt dat de NMBS daarbij begeleiding en assistentie geeft.

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

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

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

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

09.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, in februari heb ik u reeds ondervraagd over de problemen met het raadgevend comité van de gebruikers. U hebt mij toen meegedeeld dat er een aantal voorstellen op tafel lag en dat u toen nog wachtte op een reactie van het raadgevend comité of zijn voorzitter.

Ondertussen is er een reactie bekend, heb ik vernomen, en die reactie zou blijkbaar niet zo positief zijn. Zo zou er geen enkele oplossing in het vooruitzicht worden gesteld voor de voortzetting van het aanzienlijk advieswerk, nochtans de basisopdracht van het raadgevend comité.

Mijnheer de minister, vandaar stel ik u enkele bijkomende vragen. Ik vind het immers ook beleidsmatig belangrijk om u de vraag te stellen hoe het nu zal gaan tussen u als minister en het raadgevend comité.

Ten eerste, wat was precies het concrete antwoord dat u hebt ontvangen?

Ten tweede, welke stappen zijn intussen gezet om tegemoet te komen aan de vragen en verzuchtingen van het raadgevend comité?

Ten derde, hoe verloopt op dit ogenblik de samenwerking en de besprekingen tussen het raadgevend comité en u als minister of uw kabinet en uw administratie?

Ten vierde, kunt u inschatten wanneer dat dossier eindelijk opgelost zal geraken, zodat we opnieuw een goedwerkend raadgevend comité hebben?

09.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer Van Hecke, u raakt daar inderdaad een heel belangrijk probleem aan. We moeten toch erkennen dat de kans die er bij elk overheidsbedrijf bestaat om goede informatie te krijgen met betrekking tot klanttevredenheid en een aantal aspecten die van tel zijn, vandaag toch niet voldoende gevaloriseerd geraakt. Ik ben daar wel gevoelig voor en zou willen dat een en ander wat verbeteren kan.

Ik zal u eerst de situatie schetsen. Zoals ik in februari in de commissie al heb geantwoord, heeft mijn beleidscel in overleg met de staatssecretaris van Mobiliteit een voorstel uitgewerkt om het raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS-groep meer autonomie te geven en om het daarbij lokalen en personeel ter beschikking te stellen bij de FOD Mobiliteit. Tevens is het de bedoeling om het comité zelf de bevoegdheid te geven een voorzitter en een ondervoorzitter te verkiezen.

Op 22 januari heeft een onderhoud plaatsgevonden tussen een vertegenwoordiger van de beleidscel van staatssecretaris Schouppe, een vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit en de voorzitter van het raadgevend comité. Tijdens dat onderhoud werd het voorstel voor reorganisatie van de staatssecretaris en mezelf uitgelegd aan de voorzitter. Hij kreeg tot half februari de tijd om te reageren op het voorstel.

De voorzitter heeft op 17 februari 2009 aan het directoraat-generaal Vervoer te Land van de FOD Mobiliteit een antwoord gestuurd op de voorstellen. Hij is van mening dat, ten eerste, er nog steeds te weinig en onvoldoende gekwalificeerd personeel ter beschikking van het comité zal worden gesteld om zowel het secretariaat als het opstellen van adviezen te verzekeren, dat er onder de huidige leden van het comité geen nieuwe voorzitter zal worden gevonden als de leden die zelf mogen kiezen, dat er geen oplossing zal geboden worden voor de grote afwezigheid van de leden tijdens de vergaderingen van het comité en, ten slotte, dat het comité in zijn huidige ruime lokalen gehuisvest zou moeten blijven, niet in de lokalen van de FOD Mobiliteit. Ik geef u hiermee de weergave van de reacties van de voorzitter van het raadgevend comité.

Op 5 maart heeft de directeur-generaal van het directoraat-generaal Vervoer te Land per brief aan de voorzitter van het raadgevend comité gevraagd een vergadering van het comité te beleggen om met de leden op een positieve manier de toekomst te bespreken. Vertegenwoordigers van mijn kabinet, van het kabinet van staatssecretaris Schouppe en van het DGVL zullen aan de vergadering deelnemen. De bedoeling is tijdens die vergadering de visie van de leden van het raadgevend comité te vernemen inzake de voorgestelde strategische opties voor de reorganisatie van het comité. Ook NMBS Holding heeft gevraagd aan de vergadering te kunnen deelnemen.

Midden maart hebben staatssecretaris Schouppe en ikzelf een brief ontvangen van de voorzitter van het comité, die een onderhoud vroeg. Beiden vinden wij het in de huidige omstandigheden niet opportuun de voorzitter voor een gesprek uit te nodigen. Ik heb ik mijn antwoord aan de voorzitter beklemtoond dat ik de volgende stap in het proces, namelijk de vergadering met het comité belangrijk vind, om ook zijn visie te kennen.

Daarna zal met alle feedback rekening gehouden worden om een definitief voorstel van reorganisatie voor te stellen en toe te passen.

Recent ontving het DGVL een brief van de ondervoorzitter en van de adjunct-ondervoorzitter van het raadgevend comité. Zij melden dat zij door hun voorzitter niet op de hoogte waren gebracht van de gesprekken die de voorbije maanden hebben plaatsgevonden met hun voorzitter in verband met het onderwerp dat wij hier nu bespreken. Ook over de hoorzitting in de Kamercommissie is er geen overleg geweest. Zij lieten ook weten dat de voorzitter weigerde een vergadering van het comité bijeen te roepen.

De ondervoorzitter werd op 27 april op mijn kabinet ontvangen voor een gesprek. Zowel de ondervoorzitter als de adjunct-ondervoorzitter werd vervolgens op 11 mei door de directeur-generaal van het DGVL ontvangen. Tijdens die vergadering werd overeengekomen dat de publicatie van het jaarrapport van het raadgevend comité, dat in principe nog deze maand moet verschijnen, eerst wordt afgewacht. Daarna zal de inhoud onderzocht worden en vervolgens zal men opnieuw contact nemen om, indien mogelijk in juni, opnieuw een vergadering met het voltallige comité bijeen te roepen.

U merkt het, mijnheer Van Hecke, wij zitten in een situatie waarin de dialoog aan alle zijden – laten wij geen stenen werpen – losgetrokken verdient te worden. Ik vind inmiddels, gelet op het relaas dat ik u hier moet geven, dat ik mij er persoonlijk mee moet inlaten. Ik vind dat het, los van eventuele peripetieën over wie wie geïnformeerd heeft, niet kan dat wij maanden aan een stuk in een impasse zouden geraken inzake een zo belangrijk orgaan als het raadgevend comité. Ik bevestig u dus naar aanleiding van uw vraag dat ik mij er persoonlijk mee zal inlaten.

09.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, bedankt voor uw heel concrete antwoord.

Ik denk dat er inderdaad inspanningen moeten gebeuren. Wij mogen niet in die impasse blijven. Ik denk dat het een heel belangrijk orgaan is en het is nodig dat het goed kan werken. Ik denk dat het zowel voor de NMBS als voor u als minister goed is dat u een klankbord hebt, en dat goede en professionele adviezen worden gegeven. Het is heel jammer dat een aantal problemen nu al maanden aanslepen.

U zegt dat u zich ermee zult bemoeien. Ik hoop dat u erin slaagt de mensen rond de tafel te krijgen om tot een oplossing te komen. Hopelijk kunnen wij dan na de zomervakantie opnieuw van start gaan met een slagvaardig adviescomité. Het verdient die plaats in België.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 12646 de M. Gilkinet est retirée.

10 Questions jointes de

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

- **M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la cotation en bourse de La Poste" (n° 12774)**

10 Samengevoegde vragen van

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

- **de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de beursgang van De Post" (nr. 12774)**

10.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je voulais faire le point avec vous sur le projet d'opération de cash-out envisagé par La Poste. D'après une dépêche de l'Agence Belga du mercredi 15 avril dernier, la réalisation de l'opération de cash-out envisagée par vous-même et par la direction de La Poste ne figurait pas à l'ordre du jour de l'assemblée générale de La Poste qui devait se tenir ce même jour.

Il s'agit d'une information potentiellement intéressante, dès lors que cette opération de cash-out suscitait de nombreuses questions et critiques, notamment par rapport à la constitution historique de ce boni de La Poste et par rapport à ses futurs besoins tant en liquidités qu'en investissements.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que l'opération de cash-out envisagée au niveau de la Poste n'a pas été portée à l'ordre du jour de son assemblée générale du 15 avril? Pour quelle raison ce point n'a-t-il pas été mis à l'ordre du jour? Cela signifie-t-il que cette hypothèse est abandonnée? Le cas échéant, quelle sera l'affectation de ces moyens? L'intention de La Poste est-elle, au contraire, de réaliser prochainement une telle opération de cash-out? Le cas échéant, dans quel délai compte-t-elle y procéder?

10.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verwijs naar de verklaring die u hebt afgelegd in de krant waarin het ging over de beursintroductie, waarvan u zei dat die in de sterren geschreven stond. Dat is een beetje een mooie beeldspraak. Dat wij die discussie moeten voorbereiden, daarover is iedereen het volgens mij eens. We moeten kunnen afwegen welke de voor- en de nadelen zijn. Dat een beursintroductie in de sterren geschreven staat, is voor mij en mijn partij echter veel minder evident.

Daarenboven heeft u ook verklaard dat de Deense Post zijn aandelen zou willen verkopen aan CVC, zodat die 49.9% van De Post in handen zouden krijgen. Dat CVC wilde echter ook een grote cash out doorvoeren bij De Post, zeggend omdat het geld dat in reserve staat, niet onmiddellijk nodig zou zijn.

Mijnheer de minister, vandaar heb ik een aantal heel concrete vragen.

Ten eerste, wat is de geschatte periode waarin de discussie over het al dan niet naar de beurs trekken gevoerd zal worden?

Ten tweede, wat is eigenlijk de meerwaarde voor De Post als bedrijf om een beursgenoteerd bedrijf te kunnen worden? Welke meerwaarde zal dat hebben voor de dienstverlening of de werkzekerheid?

Ten derde, is een strategie waarbij enerzijds een cash out georganiseerd wordt en anderzijds een private equity fonds als CVC dat vooral gericht is op snelle winst, wel voldoende stabiel om de toekomst van De Post en haar werknemers te verzekeren?

Ten vierde, wanneer denkt u dat een definitieve beslissing zal worden genomen over een al dan niet beursgang?

10.03 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, monsieur Gilkinet, pour ce qui concerne l'opération de cash-out, ce point ne figurait effectivement pas à l'ordre du jour de l'assemblée générale des actionnaires que vous avez évoquée. La réalisation éventuelle de ce type d'opération, à l'avenir, dépendra des besoins en liquidité de l'entreprise pour parfaire sa préparation à la libéralisation et exécuter son plan stratégique.

Le conseil d'administration de La Poste serait, en tout état de cause, consulté à ce sujet si une telle opération était concrètement envisagée.

Zoals ik in de commissie voor de Infrastructuur al eerder heb uitgelegd, voorzien de akkoorden die in 2005 met de privéaandeelhouders werden gemaakt, al in de mogelijkheid om hun participatie vanaf begin 2009 af te staan. Dat is ook met inbegrip van de mogelijkheid van een gedeeltelijke beursintroductie.

Een en ander is dus niet alleen in de sterren geschreven, maar ook in akkoorden die in 2005 met de aandeelhouders zijn gesloten, toen zowel uw partij als de mijne in de oppositie zat, wat het ons nog gemakkelijker maakt om over het dossier te spreken.

Bovendien is destijds een partnerschap gesloten om De Post bij haar voorbereiding op de liberalisering van de markt, die nu langzamerhand wordt afgerond, bij te staan. Een gedeeltelijke beursgang zou betekenen

dat De Post zich succesvol op de liberalisering heeft voorbereid en dat zij voldoende toekomstperspectieven heeft, wat zowel op het vlak van de dienstverlening als voor de gebruikers en de werknemers van het bedrijf uiteraard positief in te schatten valt.

Gezien de huidige economische omstandigheden – in het bijzonder de huidige beursomstandigheden – is een dergelijke operatie uiteraard niet eenvoudig. De timing is afhankelijk van een wijziging van het beursklimaat. Het is dus moeilijk om nu te zeggen of en wanneer een dergelijke beursgang zal gebeuren.

10.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je retiens de votre réponse que l'opération de cash-out n'a pas eu lieu et qu'elle aura peut-être lieu dans l'avenir. Je garderai mes critiques et mes questions quant à cette éventualité, tant sur la constitution historique de ce fonds que sur les besoins futurs de La Poste. Quant à l'entrée en bourse de La Poste, je ne vous étonnerai pas en vous disant que ce n'est pas la panacée pour moi mais une fuite en avant. À mes yeux, un service postal ou tout autre genre de service n'a rien à faire en bourse. Il n'empêche qu'il doit être géré de manière professionnelle et efficace mais cela n'a rien à voir.

10.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw kort antwoord. U zegt dat het een beetje zal afhangen van het beursklimaat. Als wij een beleidsoptie laten afhangen van het beursklimaat, wordt het wel een moeilijke zaak.

Neemt men daarbij geen groot risico? De evolutie van de beurs is een zeer onzeker criterium. Als wij ooit die stap zouden zetten, in een gunstig beursklimaat, zal dat dan een meerwaarde betekenen voor de dienstverlening en voor het personeel? Is dat wel goed? Zal dat goed zijn voor de stabiliteit van het bedrijf? Wij zien wat de beurzen doen met onze banken en bedrijven. Als er over 10 jaar plots grote problemen zijn op de beurs, zal dit dan geen impact hebben op de dienstverlening en op De Post als bedrijf? Is de notering van De Post op de beurs een goede zaak voor de toekomst?

10.06 Minister Steven Vanackere: Dit is een boeiend debat en u verleidt mij tot een reactie. Ik heb het gevoel dat de problemen waarnaar u terecht verwijst, namelijk een aantal bedrijven die in een woelig beursklimaat zijn terechtgekomen, te maken hebben met de manier waarop die bedrijven functioneerden en functioneren en de risico's die binnen die bedrijven zijn genomen.

Ik verwijs, bijvoorbeeld, naar Belgacom. Dat is een wat beter vergelijkbare situatie, namelijk een overheidsbedrijf dat op een zeker ogenblik met succes naar de beurs gaat en vervolgens een relatief stabiele politiek handhaaft, op het niveau van zijn eigen activiteiten. De personeelsleden en de cliënten ondervinden geen schade van de fluctuaties van de beurs.

Hetgeen in 2005 ingeschreven is in de aandeelhoudersovereenkomst kan hoe dan ook, in het raam van de pacta sunt servanda logica, op een bepaald ogenblik realiteit worden, maar de uitvoering van dat akkoord kan uiteraard maar overwogen worden door beide partijen wanneer het beursklimaat dat ook mogelijk maakt. In die zin is het helemaal niet vreemd om te wachten op betere tijden, alvorens dit concreter te maken.

10.07 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): U daagt mij uit, mijnheer de minister, want u zegt dat de banken het voor een stuk misschien zelf gezocht hebben, door risico's te nemen. Ik heb straks nog een vraag over de betrokkenheid van de Bank van De Post bij short selling. Misschien kunnen wij straks dit debat voortzetten.

10.08 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, j'entends votre dialogue avec mon collègue Van Hecke. Il convient cependant de ne pas comparer La Poste et Belgacom. Certes, il s'agit au départ de deux entreprises publiques, mais ces deux activités sont très différentes, ces deux marchés sont totalement distincts.

Vous dites que toute entrée en bourse ne conduit pas à une catastrophe. Je peux vous rejoindre évidemment sur ce constat. Néanmoins, la situation de La Poste est particulière et relève bien plus du service public que Belgacom.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

11.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, à la fin du mois de mars, les bureaux de poste de Aye et de Marloie ont été fermés. Ceux de Villers-devant-Orval et de Muno le seront prochainement si leur fermeture n'est pas intervenue depuis le dépôt de ma question. Ceci conduit à un nouveau recul du service public en milieu rural. Il semble que ces fermetures ne soient pas accompagnées de l'ouverture de Points Poste situés à proximité comme La Poste s'y était engagée de façon répétée.

Comme je l'ai déjà mis en évidence à d'autres occasions, sans possibilité d'ouverture d'un Point Poste, il aurait fallu, selon nous, surseoir à la fermeture de ces bureaux de poste, notamment au profit des personnes âgées ou peu mobiles qui les fréquentent. La fermeture des bureaux de poste laisse désormais bon nombre de personnes sans possibilité d'acheter des timbres, de prendre possession d'un recommandé, d'avoir accès aux services de la Banque de La Poste à proximité raisonnable de chez elles.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire quel est le calendrier de fermeture des quatre bureaux de poste mentionnés? Pour quelles raisons des Points Poste n'ont-ils pu être ouverts en compensation de la fermeture de ces bureaux de poste? Des négociations sont-elles en cours dans cet objectif? Les communes concernées ont-elles été concertées à ce sujet et associées à la recherche d'une solution?

Quelles sont les pistes étudiées par La Poste face à l'impossibilité répétée d'ouvrir des Points Poste dans certaines régions, notamment rurales? Ne convient-il pas, dans ce cadre, de surseoir à la décision de fermeture des bureaux de poste?

D'une façon plus générale, quel est le nombre des bureaux de poste fermés en province de Luxembourg pour lesquels aucun Point Poste n'a pu être ouvert? Cette situation n'illustre-t-elle pas l'enjeu différencié pour les régions rurales du maintien d'un service public postal fort? Quelles sont les réponses de La Poste par rapport à cet enjeu spécifique?

11.02 **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur Gilkinet, les bureaux de Aye et Marloie sont fermés depuis le 30 mars 2009. Les fermetures de Muno et de Villers-devant-Orval ont été annoncées. Cependant, aucune date définitive de fermeture n'est planifiée.

La Poste a fermé trois bureaux de poste en province de Luxembourg pour lesquels aujourd'hui aucun Point Poste n'a pu être ouvert préalablement: Corbion, Aye et Marloie.

Début 2008, deux Points Poste (un à Aye et un à Marloie) avaient été attribués mais leur ouverture n'a jamais eu lieu à la suite de circonstances imprévues. Entre-temps, un Point Poste a été attribué pour Aye. La Poste examine avec les commerçants à quelle date celui-ci pourra être ouvert.

Le marché pour l'attribution d'un Point Poste à Marloie va être rouvert et un candidat potentiel a été identifié.

Enfin, pour Corbion, La Poste a un candidat et l'ouverture pourrait être planifiée dans les semaines à venir.

Vous savez que dans le cas où La Poste se trouve face à des difficultés pour trouver un Point Poste, elle se met en contact avec les autorités locales afin d'évaluer les opportunités de partenariat, tant public que privé.

Enfin, je vous fais remarquer qu'un test de bureau mobile, dans un bus multiservices, a été lancé sur la commune de Marche-en-Famenne dont Aye et Marloie font partie, en collaboration avec les autorités communales.

11.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses précises. Cela illustre la difficulté dans la permanence des Points Poste. Si des Points Poste sont ouverts mais que

des projets ou des promesses n'aboutissent pas, en cas de problème avec le Point Poste, on est privé de toute possibilité. Pour les trois bureaux cités, on a trouvé une solution ou on est sur le point de le faire, selon vous. Je m'en réjouis comme on peut se réjouir du développement de nouvelles formes de bureaux de poste "mobiles". Je ne sais pas dans quelle mesure la solution est exportable dans d'autres régions.

Toujours est-il que l'engagement de La Poste était précis. Vous rétorquerez qu'il s'agissait d'un engagement de moyens et pas de résultats: il s'agissait de ne pas fermer de bureaux de poste avant de pouvoir ouvrir des Points Poste. La Poste est à nouveau prise en défaut par rapport à ses engagements. C'est d'autant plus dommageable dans une province rurale où le rôle du service public est important dans la structuration de la vie sociale, à côté du service aux citoyens. Il faut des politiques différenciées de la part de La Poste pour répondre à ces situations particulières.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

12.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, il apparaît que, depuis le mois de février, les employés de La Poste bénéficient d'un remboursement des frais de déplacement en véhicule personnel entre le domicile et le lieu de travail, qui équivaut à 100% d'un abonnement de train au tarif deuxième classe. Les travailleurs qui utilisent les transports en commun doivent encore payer 25% de leur abonnement, alors que ceux qui se déplacent en train sont remboursés intégralement. J'ai pris connaissance dans la presse de cette décision de La Poste et de la réaction de la Région bruxelloise.

J'aurais aimé vous interroger sur la politique de l'entreprise relativement aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Est-il exact que les utilisateurs des transports en commun n'auraient pas accès au remboursement intégral? Quelles initiatives ont-elles été prises pour inciter le personnel à utiliser davantage les transports en commun ainsi que les modes de déplacement doux tels que le vélo?

Le remboursement pratiqué par La Poste est-il de nature à décourager suffisamment l'usage de la voiture?

12.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, la politique de La Poste en matière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail consiste à encourager au maximum l'utilisation des transports publics auprès des personnes qui en ont la possibilité.

J'illustrerai le principe par deux exemples: un abonnement aux transports publics est dorénavant proposé aux membres du personnel disposant d'un véhicule de fonction moyennant la diminution de leur budget de leasing. Ou encore: dans les services centraux, l'octroi des cartes de parking est strictement limité de sorte que le paiement des frais de parking constitue un obstacle supplémentaire à l'utilisation de la voiture pour les personnes qui y travaillent.

Cependant, pour certains membres du personnel de La Poste, il n'est pas toujours possible de se rendre au travail en empruntant les transports en commun, et ce, pour des raisons de localisation ou d'horaire de travail atypique. Une indemnité est alors prévue pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail effectués avec un véhicule personnel. Le remboursement des déplacements du domicile vers le lieu de travail n'est pas une obligation légale à laquelle l'employeur est soumis. À La Poste, les modalités de ce remboursement sont donc fixées en commission paritaire, de commun accord entre l'employeur et les travailleurs.

Le remboursement intégral du coût d'un abonnement SNCB est déjà un fait à La Poste depuis de nombreuses années pour des raisons historiques liées à la nature même de l'entreprise. Le remboursement des abonnements aux transports en commun urbains et régionaux s'élève actuellement à 75% si ceux-ci sont utilisés dans le cadre du déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

Il est vrai que le remboursement des frais de déplacement des membres du personnel se rendant au travail avec leur véhicule personnel est récemment passé de 75 à 100%, proportionnellement à la contre-valeur d'un abonnement SNCB en deuxième classe. Mais, même après cette adaptation, cette indemnité est loin de couvrir l'ensemble des coûts engendrés par un véhicule personnel. La Poste estime donc que cette indemnité reste suffisamment "basse" que pour inciter son personnel à emprunter quand même les transports publics.

Le remboursement des déplacements entre le domicile et le lieu de travail ne se limite pas non plus aux conducteurs d'une voiture, mais s'adresse également aux passagers en cas de covoiturage, ainsi qu'aux collaborateurs se rendant au travail à vélo.

12.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie pour votre réponse très complète. Certes, il n'est pas toujours possible de faire autrement et, parfois, on est obligé de prendre sa voiture. Néanmoins, il est regrettable de constater que les remboursements, pour ceux qui font l'effort d'emprunter les transports en commun, qu'il s'agisse de la STIB, de De Lijn ou du TEC, ne s'élèvent qu'à 75%.

Afin d'inciter au covoiturage, existe-t-il des mesures supplémentaires à celles en vigueur ou le remboursement l'inclut-il? Certaines sociétés encouragent leur personnel à recourir au covoiturage pour se rendre sur leur lieu de travail en créant un incitant supplémentaire.

12.04 Steven Vanackere, ministre: Il me semble que la meilleure incitation est celle selon laquelle toute personne, qui partage la voiture d'un collègue par exemple, obtiendra comme ce dernier l'avantage en question tout en ayant moins de coûts. C'est l'incitation majeure.

12.05 Valérie De Bue (MR): Certes, il existe des mesures, mais peut-être ne sont-elles pas optimales en matière de gestion des déplacements. Peut-être pourrions-nous réfléchir à des formules encore plus intéressantes sur le plan de l'utilisation des transports en commun et du covoiturage. Je vous remercie, néanmoins, monsieur le vice-premier ministre, pour votre réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

13 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het kiezen voor alternatieve energie" (nr. 12791)

13 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le choix pour des sources d'énergie alternatives" (n° 12791)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het milieuvriendelijke karakter is natuurlijk een van de grote troeven van de trein. Zoveel mogelijk mensen en goederen via het spoor vervoeren, is dan ook een belangrijke uitdaging als wij iets willen realiseren in het kader van een duurzame mobiliteit.

De NMBS heeft volgens mij echter nog zoveel meer mogelijkheden te bieden op het vlak van duurzaamheid. In het beheerscontract wordt een heel hoofdstuk gewijd aan de zorg om het milieu. Hierin wordt vooral gefocust op een vermindering van het energiegebruik in gebouwen en installaties van de NMBS. De NMBS engageert zich om in overleg met Infrabel en de NMBS Holding een plan op te stellen om de gemiddelde CO₂-uitstoot per treinkilometer, per reizigerskilometer en per tonkilometer te verminderen.

Wat het opwekken van energie uit alternatieve bronnen betreft, verbindt de NMBS zich ertoe mogelijke partnerschappen te onderzoeken voor de installatie van windturbines en fotovoltaïsche panelen. Ik denk bijvoorbeeld aan daken van grote gebouwen, op sommige perronoverkappingen of op tunnelkokers. In de praktijk lijkt er van deze laatste piste nog niet veel in huis te komen.

Ik heb in de zomer van 2008 een schriftelijke vraag gesteld omtrent de mogelijkheid om de 3,2 kilometerlange tunnelkoker langs de hogesnelheidslijn ter hoogte van Schoten te bedekken met zonnepanelen. Dit was een idee dat het gemeentebestuur van Schoten zelf naar voren had gebracht. Het gaat over de HSL 4. Op de koker zou plaats zijn voor ongeveer 15.000 vierkante meter fotovoltaïsche cellen waarmee men jaarlijks ongeveer 1,4 gigawattuur kan produceren. Tot mijn spijt antwoordde Infrabel toen wel bereid te zijn dergelijke projecten te bevorderen, maar wou zij zelf geen initiatief in die zin nemen. Aangezien er zich nog geen kandidaat-investeerders spontaan aanboden, bleven zonnepanelen op de tunnel van het Peerdsbos uit.

In Nederland gaat het er blijkbaar anders aan toe. Onlangs heb ik hierover een en ander gelezen. De spoorwegen zetten daar volledig in op duurzame energie. ProRail zet alle zeilen bij om te komen tot volledige CO₂-neutrale trajecten. ProRail heeft bijvoorbeeld een project lopen waarbij zij aan haar professionele omgeving heeft gevraagd om zo veel mogelijk innovatieve oplossingen te bedenken om het traject Utrecht-Den Haag CO₂-neutraal te maken. Het publiek kan momenteel via de website van ProRail een keuze maken uit de acht geselecteerde, meest innovatieve inzendingen. Er zitten daar vrij spectaculaire voorstellen tussen, het ene al wat meer realistisch dan het andere.

De uiteindelijke winnaar krijgt 20.000 euro om zijn idee verder uit te werken. Een van de deelnemende bedrijven heeft alvast uitgerekend dat zo'n 2 miljoen huishoudens zouden kunnen worden voorzien van zonne-elektriciteit als het lukt om in Nederland circa 2.800 kilometer spoor te overkappen met zonnepanelen. Het zou het imago van de NMBS als duurzame partner alleen maar ten goede kunnen komen als ook zij inzake duurzame investeringen voor het produceren van duurzame energie een meer proactieve houding zou aannemen. Ik wil hiermee niet gezegd hebben dat er momenteel niets gebeurt. De zeiltreinen met energieopwekking via windmolens op het traject Leuven-Luik is daarvan toch wel een mooi voorbeeld.

Mijnheer de minister, welke initiatieven inzake duurzame energie worden er momenteel door de NMBS genomen? Is het in het beheerscontract aangekondigde milieubeleidsplan reeds klaar? Welke maatregelen zijn hierin opgenomen? Zijn er al partnerschappen gesloten om energie op te wekken uit alternatieve bronnen zoals opgenomen in het beheerscontract? Bent u van mening dat de NMBS nog meer kan inzetten op duurzame energie, bijvoorbeeld door een meer proactieve houding? Zult u bepaalde initiatieven nemen of in stimulansen voorzien ten opzichte van de NMBS om dergelijke projecten op te zetten?

In aansluiting op mijn vraag van vorig jaar, had ik graag vernomen of er intussen wel concrete plannen zijn om de tunnelkoker op de HSL 4 uit te rusten met zonnepanelen?

13.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, natuurlijk gaat er eerst en vooral aandacht uit naar energiebesparing, zowel van het verbruik in de gebouwen van de NMBS-groep als van de treinen. Het meest duurzame energieverbruik is natuurlijk het vermeden gebruik. Dat hebt u zelf ook gezegd.

Gelet op de ambitie om, zoals beschreven in de beheersovereenkomsten, meer personen en goederen te vervoeren, wordt geen absolute verlaging beoogd, maar een verlaging van het energieverbruik per gepresteerde reizigerskilometer of tonkilometer. De milieubeleidsplannen zullen, zoals voorzien, in juni beschikbaar zijn, maar ik kan u nu al mededelen dat zeer veel aandacht aan energie-efficiëntie zal worden besteed.

Er zijn al partnerschappen goedgekeurd door de raad van bestuur van Infrabel in verband met projecten van alternatieve energie. De officiële teksten over deze partnerschappen zijn in opmaak. Ik denk bijvoorbeeld aan het zeiltreinproject. Infrabel participeert in de bouw van een windmolenpark in Gingelom langs de hogesnelheidslijn Leuven-Luik. Het is echter niet de bedoeling van Infrabel om telkens daadwerkelijk financieel deel te nemen in al die maatschappijen.

De strategie van de NMBS-groep bestaat erin om projecten van hernieuwbare energie maximaal te faciliteren en in die context worden veel initiatieven onderzocht. Niet alle initiatieven leveren een werkzame oplossing op.

Met betrekking tot projecten zoals in Nederland met ProRail kan ik u zeggen dat de spoorweggroep gelijkaardige initiatieven zoals in Nederland bij voorbaat niet uitsluit. Wij volgen dat ook op. Vanaf 3 juni zal worden bekendgemaakt wie de ProRail Publieksprijs van een bedrag van 20.000 euro krijgt. Wij volgen heel aandachtig hoe een en ander in zijn werk gaat. Ik sluit niet uit dat gelijkaardige initiatieven zullen worden

genomen.

In de communicatie naar het publiek en de klanten wordt nu ook ruim aandacht besteed aan de milieutroeven van het vervoer per spoor. In de aanloop van de belangrijke klimaatconferentie eind dit jaar in Kopenhagen zal deze communicatie nog verder worden opgevoerd.

De absolute prioriteit is natuurlijk om een veilige, kwalitatieve en stipte treindienst aan te bieden. Door meer reizigers en goederen per trein te vervoeren in de plaats van met de wagen, de vrachtwagen of het vliegtuig kan het globale nog steeds stijgende energieverbruik en CO₂-emissie van alle transportmiddelen samen worden afgeremd.

U had ook een vraag over de tunnelkoker van het Peerdsbos. Er bestaan inderdaad concrete initiatieven.

Meer in het algemeen gesproken, gaat Infrabel in op de mogelijkheden die zich aandienen, maar gaat niet zelf op een systematische, gestructureerde manier op zoek naar projecten van hernieuwbare energie. Wel worden alle partners die ze tegenkomt, actief bevraagd en zijn er contacten via Febelec en via de academische wereld.

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, waar ik helemaal achter kan staan. Men moet niet altijd financieel participeren in dergelijke projecten, maar het is toch belangrijk dat men op zijn minst de mogelijkheden aanbiedt. Ik denk dat er op de private markt heel wat investeerders zijn die momenteel op daken van bedrijven en zelfs van woningen zonnepanelen komen installeren, uiteraard in ruil voor de opbrengst van de energie. Zulke zaken zouden toch ook mogelijk moeten zijn voor de infrastructuur van de NMBS. Het ter beschikking stellen of actief aanbieden van infrastructuur aan dergelijke initiatieven, kan al een stap in de goede richting zijn. Ik begrijp dat het momenteel ook gebeurt. Ik wil daarvoor mijn appreciatie uitspreken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Raf Terwingen aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de overlast in het station van Tongeren" (nr. 12809)

- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station van Tongeren" (nr. 12839)

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

14 Questions jointes de

- M. Raf Terwingen au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les incivilités dans la gare de Tongres" (n° 12809)

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Tongres" (n° 12839)

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

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

14.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, het is natuurlijk een risico om als niet-Limburger in afwezigheid van mijn Limburgse collega's een vraag te stellen over het station in Tongeren. Daarom zal ik de vraag iets verbreden.

De aanleiding was natuurlijk de situatie van het station van Tongeren. Het station zou gesloten worden wegens absenteïsme. Dat absenteïsme was dan te wijten aan vandalenstreken en een blijkbaar niet-werkbare werksituatie voor de mensen die in het station werken.

Zijn er geen knipperlichten in de procedures die het probleem van absentisme, dat waarschijnlijk hoger ligt dan elders, naar boven brengen?

Gelukkig genoeg komt het via de pers onder de aandacht. Spijtig genoeg is het echter een dramatische actie dat het station wordt gesloten, wat de aandacht op het probleem heeft gevestigd. Dat had mogelijk vermeden kunnen worden.

Mijnheer de minister, daarom heb ik volgende vragen. Ten eerste, vanaf wanneer waren u of de geledingen van de NMBS op de hoogte van de problematiek in het station van Tongeren?

Ten tweede, welke maatregelen worden er genomen om dergelijke situaties te normaliseren en te vermijden, hier en in de andere stations?

14.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer Geerts, ik ben inderdaad van de gemelde problemen op de hoogte.

Wat betreft een eventueel verband met de drugsproblematiek in de grensgemeenten, moet ik verwijzen naar mijn collega van Binnenlandse Zaken, die voor de materie bevoegd is.

Dat betekent echter niet dat er van de zijde van de NMBS-groep geen actie zou worden ondernomen. Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS Holding, houdt op verschillende tijdstippen en op regelmatige basis, minstens driemaal per week, toezicht in het station van Tongeren.

De cel Preventie en Sociale Veiligheid van de NMBS Holding is momenteel in onderhandeling met de korpschef van de lokale politie en ook met de burgemeester van de stad Tongeren, teneinde een samenwerkingsverband inzake veiligheid in en rond het station van Tongeren tussen de lokale politie, de burgemeester, de preventiediensten en de spoorwepolitie te sluiten. De bedoeling van voornoemd samenwerkingsverband is om met alle partijen concrete actieplannen en preventieprojecten inzake veiligheid te definiëren en uit te voeren. De eerste vergadering vond op 8 april 2009 plaats.

14.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord. Hier wordt specifiek preventie en sociale veiligheid rond het station van Tongeren beoogd. Zou het echter niet logisch zijn dat het een standaardprocedure zou zijn om ook met andere gemeenten te werken en de hele aanpak te institutionaliseren? Op die manier wordt er niet alleen op het moment dat er problemen zijn, ingegrepen, maar wordt er ook effectief preventief gewerkt.

14.04 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, ik reageer uit het geheugen. Ik heb niettemin begrepen, voor zover het mij goed werd uitgelegd, dat bijvoorbeeld in politiezones waar verschillende gemeenten betrokken zijn, ook de lokale besturen van de genoemde, belendende gemeenten bij dergelijke discussies over een veiligheidsplan worden betrokken.

Ik zou het voor het concrete geval van Tongeren moeten nakijken. Uiteraard is de formule, die uiteraard ook door het gezond verstand wordt ingegeven dat, zoals u terecht opmerkt, waar de problematiek uitdeint en de aanpak dus ook andere, lokale besturen moet interesseren, er contact met die andere, lokale besturen wordt genomen. De samenwerkingsakkoorden zijn dus duidelijk niet noodzakelijk een-op-een-verhalen. De betrokkenen die een bijdrage tot een veiligere situatie kunnen leveren, worden bij de zaak betrokken.

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

Le **président**: La question n° 12823 de M. Arens est transformée en question écrite. Mme Vautmans va nous rejoindre.

15 **Samengevoegde vragen van**

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

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

15 Questions jointes de

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

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

15.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben met de federale bril gaan luisteren naar de Vlaamse minister van Mobiliteit tijdens het congres dat werd gehouden over de mobiliteitsvisie "De Lijn 2020". Ik wilde de kans om mevrouw Van Brempt nog eens live als Vlaams minister aan het werk te zien, niet laten liggen. De vraag daar was om dringend in te zetten op meer spoorverbindingen.

De minister bedoelde daarmee de inzet van light trains. Hiervoor werden door de minister drie opties aangehaald. De eerste optie was de NMBS te vragen om die light trains te laten rijden. De minister twijfelde een beetje of haar vraag aan u op dat vlak wel positief zou worden beantwoord. Zij meende te moeten stellen dat de NMBS niet echt geïnteresseerd is in die kleine regionale verbindingen. Met de light trains was het de bedoeling een aanzet te geven om de gaten in het gewestelijk expressnet te kunnen opvullen.

Vorig jaar heb ik in deze commissie daarover reeds een vraag gesteld en we hebben dat even besproken. De minister heeft daar de belangrijkste knelpunten gesitueerd bij het wettelijk kader en bij de veiligheid. De stuurgroep Lightrail zou de mogelijkheden daaromtrent wat verder uitdiepen. De stuurgroep was ook zinnens een aantal pilootprojecten voor te stellen, die dan tegen het voorjaar van 2009 de nodige studies over de mogelijke toepasbaarheid van dat lightrailconcept zouden aanleveren.

Wat is de stand van zaken van die stuurgroep? In welke mate is er ondertussen al overleg geweest tussen de Gewesten en de NMBS? In welke mate is de mogelijke inzet van die light trains door de NMBS verder onderzocht? Kunt u de stand van zaken geven voor de pilootprojecten? Wat leren die studies ons over de toepasbaarheid?

15.02 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, la société flamande de transport en commun De Lijn veut augmenter considérablement son réseau d'ici 2020. Elle a notamment l'ambition de mettre en service des trams rapides et des trains légers pour assurer des liaisons interrégionales destinées aux usagers qui accomplissent des distances moyennes. Ces trains et trams rouleraient à une vitesse de 50 km/heure, avec une fréquence de quatre passages par heure.

La ministre flamande de la Mobilité estime que De Lijn doit oser investir dans les voies ferrées tout en reconnaissant que le train léger relève de la compétence de la SNCB, mais elle doute des chances de succès de la piste fédérale. Elle plaide plutôt pour une collaboration. Ces trains légers assureraient des liaisons autour d'Anvers, de Gand. Les trains rapides seraient destinés aux liaisons autour de Hasselt et de Leuven.

Monsieur le ministre, je suis particulièrement étonné de ces déclarations, compte tenu notamment de la compétence des Chemins de fer qui relève exclusivement du fédéral, mais également compte tenu de l'existence de l'accord de coopération relatif aux investissements ferroviaires et à la clef de répartition de ces investissements entre les Régions.

Monsieur le ministre, des discussions ont-elles déjà eu lieu à ce sujet entre le groupe SNCB et De Lijn? Quelle est la position du groupe SNCB par rapport au 'light rail'? En tant que ministre fédéral disposant de l'exclusivité de la compétence sur le chemin de fer, allez-vous prendre des initiatives en la matière pour faire évoluer l'accord de coopération actuel?

15.03 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, collega's, dit is ook een belangrijk onderwerp. Vanuit een stuk ervaringsdeskundigheid, als u mij dat toestaat, vind ik dat projecten van lightrail, bijvoorbeeld in Duitsland of Frankrijk, duidelijk aantonen dat in de keuze van de modi echt de complementariteit moet spelen. Men moet er dus voor zorgen dat men dat soort van voertuigen aanbiedt, die aangepast zijn aan de reizigersstroom. Dat staat of valt uiteraard met de capaciteit van onze openbare vervoersmaatschappijen om goed met elkaar samen te werken. Het kan dus nooit een verhaal zijn van "we doen dat eventjes". De beschikbare infrastructuur moet op een correcte en veilige manier gebruikt kunnen worden.

Men moet daarover ook met open vizier met mekaar spreken. Als er een plaats is waar onze openbare vervoersmaatschappijen in dit land kunnen aantonen dat zij na meer dan twintig jaar staatshervorming in staat zijn om complementair met mekaar te werken, dan is het wel bijvoorbeeld in een dossier als lightrail.

Tot zover mijn politieke geloofsbelijdenis.

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

De stuurgroep Lightrail heeft al een aantal lightrailstudies, in het raam van gemengd verkeer van lightrailmaterieel en heavy rail materieel op de Belgische spoorwegen, laten uitvoeren. Uit die studies is gebleken dat een aantal belangrijke knelpunten nog uitgeklaard dienen te worden alvorens lightrail kan worden geïntroduceerd op het spoorwegennet. Die knelpunten situeren zich onder andere op het gebied van veiligheid, mogelijke lightrailexploitatievormen en het juridisch kader waarbinnen lightrail toegelaten zal worden.

Inzake de veiligheid wordt er binnen de stuurgroep, in samenwerking met de dienst voor veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, gewerkt aan de bepaling van een wettelijk normenkader voor lightrailmaterieel, teneinde dat materieel veilig in gemengd verkeer te laten rijden op het Belgisch spoorwegennet.

Daarnaast zijn de andere genoemde knelpunten aan te pakken op federaal en gewestelijk niveau. De stuurgroep heeft een aantal mogelijke lightrailexploitatievormen gedefinieerd die als basis kunnen dienen voor de besprekingen tussen de federale overheid en de Gewesten. In functie van de door de overheid gekozen lightrailexploitatievormen, zal het nog noodzakelijk zijn om een aantal wetten en ook decreten en ordonnanties aan te passen.

Conformément au contrat de gestion 2008-2012 d'Infrabel, de la SNCB et de la Holding, le groupe SNCB poursuit l'étude relative à l'application possible du 'light rail' sur l'infrastructure ferroviaire existante, sur une nouvelle infrastructure éventuelle et en trafic mixte 'heavy' et 'light'. Dans ce cadre, la SNCB vient de terminer l'étude de marché et l'analyse coûts-bénéfices des projets sélectionnés demandés à l'article 43 du contrat de gestion. Ces études ont été présentées à son conseil d'administration du 7 mai 2009 et seront encore complétées par une analyse technique et une analyse économique coûts-bénéfices.

L'étude de faisabilité demandée ne sera remise que fin septembre 2009 au directeur général du transport terrestre, au secrétaire d'État à la Mobilité et à moi-même par la SNCB Holding, comme prévu dans son contrat de gestion et après concertation de tous les partenaires concernés.

Met betrekking tot de situatie van het overleg heb ik u laten aanvoelen dat de regionale vervoersmaatschappijen De Lijn, TEC en MIVB deelnemen aan de stuurgroep Lightrail.

Aucun contact n'a été pris avec De Lijn en ce qui concerne très précisément le Plan "Mobilitévisie De Lijn 2020". Le groupe SNCB a toutefois été invité au congrès de Louvain où De Lijn a présenté le 21 avril dernier sa vision de la mobilité en 2020. Par contre, des discussions ont eu lieu au sujet du Plan Spartacus dans le Limbourg.

Je conclurai en vous disant que je suis bien conscient, comme le groupe SNCB, que le 'light rail' offre une réponse intéressante à la demande de mobilité dans certains segments du marché. Mais je vais quand même attendre les résultats de l'étude de faisabilité du groupe SNCB qui nous seront présentés à la fin septembre. Après analyse, je verrai ce qui pourra être entrepris afin de faire évoluer favorablement la coopération entre la SNCB et les sociétés régionales pour le 'light rail'.

15.04 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord waaruit duidelijk blijkt dat u positiever staat tegenover het aanbod van mevrouw Van Brempt dan zij liet uitschijnen. Dat had ik trouwens ook wel vermoed.

De moeilijkheid die we ervaren om mensen uit de auto naar het openbaar vervoer te krijgen, dwingt ons om creatiever na te denken over oplossingen die ergens tussen bus, tram en trein liggen. Ik meen dat dit een heel heilzame piste kan zijn. Ik hoop dat we enerzijds dat wettelijk kader goed voorbereiden maar dat we

anderzijds toch ook snel genoeg licht laten schijnen op het investeringsprogramma dat tot resultaten op het terrein moet leiden. Dat was immers ook het voorbehoud op de conferentie in Leuven rond mobiliteit. Het is goed om zaken voorop te stellen zoals een verdubbeling van de investeringscapaciteit maar dat gaat natuurlijk om centen en de mogelijkheid om in dat investeringsprogramma voor een stuk te anticiperen.

Ik kijk dus uit naar het effect van de studie die blijkbaar in september 2009 zal worden voorzien. Toch hoop ik dat men ook met een aantal mogelijke terreingebonden pilootprojecten die ons concreet zeggen wat hiermee op het terrein kan worden bereikt, snel genoeg rekening zal kunnen houden in de investeringsmogelijkheden voor de toekomst.

15.05 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, ce projet retient toute notre attention. Il est certainement intéressant de pouvoir étudier cette nouvelle possibilité de transport et de mobilité qui pourrait être transposée à d'autres Régions du pays.

Comme vous, j'attends avec impatience les résultats de l'étude de faisabilité.

Soyez certain que nous serons très attentifs à ce que l'accord de coopération relatif aux investissements ferroviaires, mais surtout la clé de répartition de ces investissements entre les Régions, soient respectés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

16.01 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de problematiek van de onbewaakte overwegen is in onze commissie al meermaals aan bod gekomen.

Op zondag 19 april 2009 kwam een jonge vrouw 's ochtends om het leven aan de overweg in Kermt, Hasselt. Ze stak over op een onbewaakte overweg, zonder slagbomen of lichten. Men vermoedt dat zij verblind werd door de zon of de afstand verkeerd had ingeschat. Op dezelfde plaats kwam in 2007 ook al een jongeman om het leven.

Ik heb begrepen dat er onderhandelingen zijn tussen de NMBS en de stad Hasselt voor een aanpassing van de overweg. U zult begrijpen dat ik als voorzitter van de gemeenteraad van Hasselt heel begaan ben met het dossier en ik u daarom graag enkele vragen wil stellen.

Ten eerste, welke maatregelen zullen worden genomen om die overweg veiliger te maken? Zal die worden afgeschaft of zal er eindelijk signalisatie komen?

Ten tweede, hoever zijn de gesprekken met de Stad Hasselt gevorderd?

Ten derde, wanneer verwacht u dat een beslissing wordt genomen? Wanneer zal die beslissing kunnen worden uitgevoerd? Wanneer zal die overweg eindelijk veiliger worden?

Tot slot heb ik twee meer algemene vragen. We mogen ons niet telkens toespitsen op een bepaalde overweg, want dan zitten we hier misschien wel elke week. Ik krijg van u graag een lijst met het aantal onbemande overwegen in Vlaanderen, en meer bepaald in Limburg. Kunt u een stand van zaken geven omtrent een planning om al die spooroverwegen veiliger te maken?

16.02 Minister Steven Vanackere: Mevrouw Vautmans, ik verifieerde het hier nog eens even, maar wij zouden elke week hierover kunnen praten, letterlijk elke week, want er zijn ongeveer 50 incidenten elk jaar, de havens nog niet meegerekend. Het is dus goed dat u de vraag opentrekt.

Ik ga toch even in op de concrete situatie. Het antwoord op de vraag in verband met de concrete situatie laat mij immers ook toe om erop te wijzen dat er soms samenwerking nodig is met lokale besturen om het een en ander tot een goed einde te brengen.

Op 16 november 1994 werd een koninklijk besluit voor afschaffing van de overweg uitgevaardigd mits de aanleg van een langsweg naar een nabijgelegen overweg. Alle benodigde percelen werden inmiddels verworven. De dienst Ruimtelijke Ordening heeft de bouwvergunning tot nu toe niet afgeleverd.

Sinds 2003 hebben er reeds meerdere besprekingen over de overweg tussen Infrabel en de stad Hasselt plaatsgevonden. De jongste was in maart 2009. Infrabel wil eigenlijk de overweg het liefst van al afschaffen en hoopt dat er spoedig een akkoord kan verkregen worden. De overweg kan afgeschaft worden één jaar na het verkrijgen van de bouwvergunning.

Zoals u dat vraagt, zal ik mijn antwoord even opentrekken naar hetgeen u de onbemande overwegen noemt, waarmee u ongetwijfeld de overwegen met alleen maar Sint-Andrieskruisen bedoelt. Vlaanderen telt vandaag nog 65 dergelijke overwegen waarvan 18 in Limburg. Het gaat in Limburg in 16 gevallen over een goederenlijn en in 2 gevallen over een reizigerslijn. In totaal maakt dat 18. Voor het geheel van Vlaanderen, dus die 65 overwegen, gaat het in 15 gevallen over reizigerslijnen, in 26 gevallen over goederenlijnen en over 24 overwegen in havens.

De doelstelling van Infrabel is om al de overwegen met alleen een Sint-Andrieskruis op reizigerslijnen ofwel af te schaffen ofwel uit te rusten met actieve signalisatie, dus minstens met lichten, en dat tegen uiterlijk 2015.

De keuze is gemaakt om voorrang te geven aan lijnen met reizigersverkeer, omdat het gaat over lijnen met een drukker verkeer en een hogere gemiddelde snelheid van de aankomende treinen.

16.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik hoop dat ik het dadelijk ook schriftelijk mag ontvangen.

Er is iets wat ik niet goed begrijp. Mijnheer de minister, u zegt dat er overleg is met de diensten van Ruimtelijke Ordening. Is dat de dienst Ruimtelijke Ordening van de stad Hasselt of de Ruimtelijke Ordening van Vlaanderen?

16.04 Minister Steven Vanackere: Mevrouw Vautmans, ik heb dat net aan mijn medewerker gevraagd. Het hangt natuurlijk van de aard van de gevraagde werken af. Het staat hier niet in mijn dossier, maar ik zou het ook graag weten, omdat de twee mogelijkheden zich inderdaad aandienen. Ik kan u daarop jammer genoeg nu geen adequaat antwoord geven.

16.05 Hilde Vautmans (Open Vld): Dan stel ik voor dat uw kabinet mij gewoon een mailtje stuurt. Als het bij de stad ligt, kan ik uiteraard weleens polsen en kijken waar het dossier vastzit. Ik denk inderdaad dat we moeten samenwerken om die overwegen veilig te maken.

Het is niet uw fout, maar ik vind wel dat het nogal lang duurt. U zegt dat u die 65 overwegen tegen 2015 wil hebben beveiligd. Dat is nog zes jaar en dan gaat het voor Limburg slechts over twee lijnen. Het gaat dan zelfs niet over 65, maar slechts over 15 overwegen.

16.06 Minister Steven Vanackere: Voor Infrabel is het niet zo eenvoudig een overweg af te schaffen. Omdat men daarvoor in een lokale omgeving vaak nogal reticent is en men eerst alternatieven wil zien, neemt het inderdaad tijd in beslag. Als veiligheid de prioriteit is, dan is de keuze voor de afschaffing van de overweg in het merendeel van de situaties eigenlijk de geprievilegieerde oplossing. Om begrijpelijke redenen dringt men op lokaal vlak vaak aan op het creëren van een goed alternatief, waardoor men met een aantal vergunningsplichten zit.

16.07 Hilde Vautmans (Open Vld): Is het dan niet denkbaar dat we ondertussen, tijdens de jaren waarin we in overleg met de lokale besturen naar een oplossing zoeken om een aantal overwegen te sluiten, die overwegen toch uitrusten met een minimale signalisatie? Of is dat te kostelijk of te tijdrovend? Ik begrijp dat niet goed.

16.08 Minister **Steven Vanackere**: Het kost inderdaad behoorlijk veel om de seininrichting aan te passen.

Het is niet de eerste keer dat we in de commissie over het thema spreken. Verschillende collega's hebben ernaar verwezen. Het verhoogt het belang dat ik eraan hecht. Ik zal niet nalaten om ook dat signaal opnieuw mee te geven in de volgende gesprekken met de mensen van Infrabel en de NMBS.

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

17 **Samengevoegde vragen van**

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

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

17 **Questions jointes de**

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

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

Le **président**: La question n° 12881 de M. Schoofs est transformée en question écrite.

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.
Président: Jef Van den Bergh.*

17.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, de reizigers van en naar de Kempen hebben het niet altijd gemakkelijk. Wij hebben er in het verleden al vaak vragen over gesteld, en nu mij opnieuw een aantal heel concrete problemen gesignaleerd werd, heb ik ze in deze vraag opgenomen.

Ten eerste, er zijn eind maart blijkbaar nogal wat problemen geweest met de treinen van Brussel naar de Kempen. Er werden vaak technische problemen aangekondigd. De gevolgen voor de pendelaars waren niet min: zij moesten via Antwerpen-Berchem naar de Kempen rijden en plaats nemen in al overvolle treinen, waardoor zij anderhalf uur moesten rechtstaan. Dat is natuurlijk niet plezierig voor mensen die na een zware dagtaak huiswaarts keren.

Ten tweede, er waren ook problemen met de frequentie. Wij hebben daar vroeger al vele discussies over gevoerd. In de ochtendspits zijn er twee rechtstreekse treinen maar in de avondspits is er slechts één rechtstreekse trein. Dat is niet altijd handig voor mensen die terugkeren naar huis.

Ten derde, er zijn problemen met het perron in Herentals, dat ondanks vele beloften nog altijd niet verhard is, waardoor de reizigers na elke regenbui in de modder moeten lopen.

Ten vierde, er zijn nog heel wat zaken niet in orde, zoals elektronische aankondigingsborden die niet werken.

Mijn concrete vragen zijn de volgende.

Ten eerste, wat zijn de oorzaken van al die problemen eind maart?

Ten tweede, hoe komt het dat de elektronische aankondigingsborden voor de treinen op deze lijn toen ik de vraag opstelde al meer dan twee weken niet werkten? Is het normaal dat het zo lang duurt om dergelijke defecten te herstellen?

Ten derde, wordt er voor de nieuwe dienstregeling eind dit jaar – waar men waarschijnlijk al volop mee bezig is – aan gedacht in extra treinen te voorzien voor de avondspits?

Ten vierde en tot slot, hoever staat het met de beloofde werkzaamheden aan het perron in Herentals, met name de verharding van het perron?

17.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Hecke, inderdaad, zowel op 26 als 27 maart heeft de NMBS technische problemen gehad aan de ritten bij vertrek in de uitwijkbundel van Vorst. Beide keren ging het om technische problemen aan het stuurrittuig die kort voor het vertrek werden vastgesteld. Zeker nieuw materiaal, en in dit geval de stuurpost van de M6, blijft met bepaalde kleine kinderziekten kampen waardoor spijtig genoeg ook op 22 april deze trein opnieuw niet kon rijden.

Het ging over een softwareprobleem. Ik kan wel bevestigen dat een oplossing in de maak is met betrekking tot die problemen, met een nieuwe software versie.

De bestaande infrastructuur in de Kempen, diverse enkelsporige baanvakken en secties die niet geëlektrificeerd zijn, maken het inleggen van bijkomende treinverbindingen zeer moeilijk. Ook het huidige spoorverkeer maakt het allerminst evident om een bijkomende avondpijktrein Brussel-Kempen in te leggen die moet worden ingepast in de drukte van de drukke Brusselse noordzuidverbinding, de drukke spooras Antwerpen-Brussel en de drukke spooras Lier-Herentals.

Ook een bijkomende rechtstreekse relatie tijdens het weekend tussen de Kempen en Brussel is omwille van diverse infrastructuurwerken die vooral in het weekend worden geconcentreerd en de beperktere personeelsmiddelen op dat moment nog niet aan de orde, maar er wordt bestudeerd wat kan worden gedaan om het bestaande aanbod toch uit te breiden of te optimaliseren in de Antwerpsen en Limburgse Kempen.

De technische en mobiliteitsstudie zijn nog lopende zodat er nog geen zicht is op hoe het toekomstige treinaanbod er exact zal uitzien, welke stations eventueel bijkomend zullen worden bediend, welke investeringen daarvoor nodig zijn en hoeveel dat natuurlijk zal kosten. De eventuele elektrificatie van de lijn15 tussen Herentals en Mol maakt ook deel uit van die studie.

Naargelang de technische mogelijkheden en de beschikbaarheid van het nodige treinmateriaal en personeel zullen dergelijke optimalisaties zeker worden doorgevoerd om tegemoet te komen aan de grieven van de Kempische reiziger.

Voor het overige is in het beheerscontract met de NMBS gevraagd om via marktpotentieelonderzoeken, in samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen, missing links op te sporen in het treinaanbod en dat beter af te stemmen op de behoeften en verwachtingen van reizigers en de potentiële reizigers. De resultaten van die studie worden tegen midden volgend jaar verwacht.

Ten slotte, met betrekking tot de plannen voor de perrons in Herentals, het verharderen van de perrons over de volledige lengte zal gebeuren samen met de werken voor de perronverhoging. Deze werken maken geen deel uit van het meerjareninvesteringsplan 2008-2012. Er is dus wat dat betreft nog geen timing vastgelegd.

17.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord. Ik zie dat er toch heel wat studies...

17.04 Minister **Steven Vanackere**: Excuseer, misschien heb ik zelf wat verwarring gecreëerd. U hebt me horen spreken over de problemen. Ik heb toen meteen gezegd dat het over softwareproblemen ging. Ik moet specificeren dat de softwareproblemen te maken hebben met de problematiek van uw tweede vraag, de elektronische aankondigingsborden. Ik wil zeker de verwarring die ik zelf heb veroorzaakt niet in stand houden als zou de problematiek van de motorstellen een softwareprobleem zijn geweest. Dat zal duidelijker worden in het verslag hoop ik.

17.05 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, in verband met de eerste vraag kondigde u echter aan dat er wat studiewerk moet gebeuren om die dienstverlening naar de Kempen te verbeteren. Ik hoop dat dit studiewerk en de realisatie nadien niet te lang op zich zullen laten wachten. Als ik hoor dat er ook elektrificatie moet gebeuren, dan vrees ik toch dat dit een werk van lange adem zal worden.

Wat de laatste vraag betreft, het verharderen van het perron in Herentals, dat samen met de andere werkzaamheden zal uitgevoerd worden, is nog niet opgenomen in het investeringsplan. Ik vrees dat dit niet

zo'n goed nieuws is en dat de mensen daar tot 2013 of 2014 zullen moeten wachten. Ik geef toe dat dit nog lang wachten is. Misschien is het toch nuttig om ter plaatse te bekijken of er niet op een of andere manier al wat werkzaamheden kunnen worden verricht zodat de mensen in de winter en in de regen niet door de modder moeten. Misschien zal het dan nog niet perfect zijn maar kunnen een aantal kleine werkzaamheden de dienstverlening daar toch iets verbeteren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

18.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, La Poste a présenté dernièrement l'European Mail Center, son nouveau centre de tri international sur le site de Brucargo à l'aéroport national que vous avez d'ailleurs inauguré récemment. Ce nouveau centre compte 400 travailleurs et il sera spécialisé dans le segment des lettres et paquets internationaux. Les responsables estiment que le regroupement de tous les services du centre de tri international à Zaventem dans des bâtiments loués à l'aéroport l'aidera dans cette tâche tout en favorisant la rationalisation.

Monsieur le ministre, les responsables de BPI parlent de rationalisation. Les effectifs vont-ils être diminués prochainement? Quel sera l'impact de ce regroupement des services sur l'emploi? Quel est le statut du personnel employé par BPI? S'agit-il de personnel statutaire ou contractuel de La Poste ou de personnel engagé directement par BPI?

18.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Lavaux, la rationalisation dont on parle porte sur le fait que ces services étaient précédemment éparpillés sur plusieurs sites, ce qui en termes de gestion était moins efficace que le regroupement opéré. Pour l'effectif de ce nouveau site de BPI à Brucargo, il n'y aura pas de diminution de personnel prochainement, au contraire: les projets d'expansion de La Poste entraîneront certainement une augmentation du personnel dans le futur. Le terme de rationalisation désigne le regroupement des activités de l'unité BPI de La Poste qui étaient exécutées auparavant sur trois sites différents. Ceci permettra à BPI de poursuivre sa croissance sur le marché du courrier international.

En outre, sachez que BPI n'est pas une filiale mais bien une entité à part entière de La Poste. Comme c'est le cas pour le personnel de La Poste en général, le personnel se compose de statutaires et de contractuels.

18.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le vice-premier ministre, je suis heureux d'apprendre que les effectifs ne seront pas réduits et qu'au contraire, le secteur va se développer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

19.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, een beetje aansluitend op de discussie van daarnet met mevrouw Vautmans heb ik ook een vraag over treinoverwegen, de plannen om die af te

schaffen en dit alles in relatie tot de trage wegen.

Mijnheer de minister, u heeft een campagne opgestart over veiligheid bij treinoverwegen. Heel belangrijk. Een van de maatregelen daarbij is het verminderen van de onbewaakte overwegen. Zo zal ons land tegen 2015 een 200-tal overwegen minder tellen. Dit kadert in een plan van Infrabel dat reeds geruime tijd bestaat. Ik heb uw voorgangster hierover regelmatig ondervraagd.

Extra beveiliging van het spoorwegennet is uiteraard een goede zaak. Het is vanzelfsprekend goedkoper om een overweg af te schaffen in plaats van hem op te waarderen of veiliger te maken. Vele van de onbewaakte overwegen liggen op zogenaamd trage wegen, verbindingswegen in het landschap voor voetgangers en fietsers. Het gevaar dat deze worden afgesloten door de plannen van Infrabel is dan ook heel groot.

Die trage wegen hebben vaak een heel belangrijke historische betekenis. Zij zijn vaak honderden jaren oud. Zij zijn ook drager van kleine landschapselementen waardoor zij heel belangrijk zijn voor het landschap. Zij vormen alternatieven voor het trage verkeer naar het werk en de school. Bovendien vormen zij een recreatieve troef voor de open ruimte. Kortom, trage wegen zijn bijzonder belangrijk.

Deze trage wegen hebben maar een kans op overleven indien zij niet worden afgesneden. Een trage weg die plots afgesneden wordt, kan niet meer worden gebruikt voor recreatief of ander gebruik. Trage wegen zijn ook maar nuttig als zij tot een netwerk behoren en verbindingen tot stand kunnen brengen. Om die reden is het belangrijk dat ook Infrabel zijn verantwoordelijkheid opneemt ter bescherming van deze trage verkeersvormen en de trage wegen maximaal respecteert bij de uitvoering van de plannen.

Uit het antwoord van uw voorgangster van enkele maanden geleden bleek tevens dat het overleg, dat wordt georganiseerd tussen de NMBS-structuren en de lokale overheden, niet altijd optimaal verloopt.

Om die reden heb ik een aantal heel concrete vragen, mijnheer de minister.

Ten eerste, hoeveel overgangen op trage wegen werden er ondertussen gesloten? Ten tweede, hoe verloopt het overleg tussen de lokale en provinciale overheden bij het afschaffen van de spoorwegovergangen? Welke maatregelen worden genomen om dit overleg beter te organiseren? Ten derde, door de ingewikkelde structuur van de NMBS Holding en alle onderdelen ervan is het voor vele burgers en zelfs de gemeenten niet altijd duidelijk wie nu precies het aanspreekpunt vormt voor deze problematiek. Dit bleek ook uit het toenmalige antwoord van mevrouw Vervotte. Welke maatregelen werden er ondertussen getroffen om dit euvel te verhelpen. Tot slot, welke maatregelen zult u nemen om het voortbestaan van de trage wegen te garanderen en dit in combinatie met het veiliger maken van de overgangen?

19.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Hecke, er bestaat in de lijst van de af te schaffen overwegen geen aanduiding of deze zich aan trage wegen bevinden of niet.

Elke afschaffing van een openbare overweg wordt met de wegbeheerder besproken en is onderworpen aan de uitvaardiging van een koninklijk besluit. Dat koninklijk besluit wordt voorafgegaan door een openbaar onderzoek dat door de gemeente wordt georganiseerd op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Op die manier is er voldoende inspraak van de betrokken besturen.

Het aanspreekpunt binnen de NMBS-groep voor overwegen op in dienst zijnde spoorlijnen is de infrastructuurbeheerder Infrabel, en meer bepaald zijn dienst sturing investeringsprojecten ITN3, gelegen in de Barastraat 110, 1070 Brussel.

Bij elk gemeentebestuur en bij vele burgers, zeker nu met de campagne over veiligheid aan overwegen, is Infrabel voldoende gekend als de beheerder van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de openbare overwegen.

Bij het afschaffen van een openbare overweg wordt steeds een alternatief geboden om het potentiële verkeer over die overweg om te leiden naar een naburige beter beveiligde overweg, een brug of een onderdoorgang. Dat moet normaal gesproken aan uw bekommernissen tegemoetkomen.

19.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de bekommernis blijft. Uw voorgangster was daarover immers ook bekommerd.

We kunnen wel omleidingen voorzien, maar deze kunnen dan misschien uitkomen op een drukke straat met een brug over de spoorweg. Dat is niet altijd een oplossing.

U zegt dat er een openbaar onderzoek wordt gehouden en dat er contacten zijn met de lokale besturen. Wil dat dan concreet zeggen dat, als een gemeentebestuur vindt dat een bepaalde trage weg lokaal bijzonder belangrijk is, Infrabel altijd daarnaar zal luisteren of doet zij sowieso waar zij zin in heeft? Als een gemeentebestuur zegt dat dit echt wel belangrijk is, wordt daarmee rekening gehouden?

19.04 Minister **Steven Vanackere**: In nagenoeg alle situaties, en zeker wanneer er sprake is van een onteigening of een vergunningsplicht, is er niet alleen overleg, maar moet men ook tot een akkoord komen.

Ik wil niet uitsluiten dat er situaties zijn waarin men geen enkele juridische verplichting heeft om de medewerking van het lokaal bestuur te verkrijgen, maar eigenlijk ken ik er geen. Bij alle situaties die ik ken, moet aan het einde van de rit het akkoord van het lokaal bestuur worden verkregen.

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

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

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

20.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de techniek van de short selling kenden we vroeger niet, maar ondertussen is iedereen daarmee vertrouwd.

De verkoop van geleende aandelen om die later aan een lagere prijs terug te kopen, kon niet rekenen op veel genade van de bankencommissie van Kamer en Senaat. In de aanbevelingen staat duidelijk dat deze praktijk moet verboden worden voor systemische banken, ook een term die we het laatste jaar hebben leren kennen. Eigenlijk zou het nog beter zijn als deze praktijk helemaal verboden werd.

Ik was verrast te vernemen dat ook de Bank van De Post heel wat geld zou verdienen door het uitlenen van waardepapieren aan short sellers. Daarbij heb ik een aantal evidente vragen.

Klopt het dat De Post waardepapieren uitleent aan short sellers? Als dat zo is, hoe lang wordt deze praktijk dan al toegepast? Hoeveel brengt deze praktijk jaarlijks op aan de Bank van De Post? Zal De Post ook rekening houden met de opmerkingen van de bankencommissie en stoppen met deze praktijk?

20.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, de heer Van Hecke brengt mij in de verleiding om het kortste parlementaire antwoord te geven in mijn carrière, maar ik zal het toch gewoon rustig even uitleggen.

Vermits ze een voorzichtig beleid voert bij het beheer van haar activa, heeft de Bank van De Post geen aandelen in de beleggingsportefeuille. Haar beleggingsportefeuille bestaat uitsluitend uit obligaties. De Bank van De Post is rechtstreeks noch onrechtstreeks betrokken bij de short sellingpraktijken waarover deze vraag gaat.

Eigenlijk had mijn antwoord veel korter gekund.

20.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, het is een bijzonder kort antwoord, maar ik heb mijn informatie toch wel uit vrij goede bron. Bent u helemaal zeker dat het antwoord dat u voorleest en dat u vermoedelijk heeft ontvangen van De Post en van de Bank van De Post, correct is? Ik ga verder op dit punt.

20.04 Minister **Steven Vanackere**: In alle ernst en zonder ironie, ik zou u willen aanmoedigen om het onder mijn aandacht te brengen, mocht u kennis hebben van een transactie waarover u bekommernissen heeft of die naar uw smaak zou nuanceren wat ik in alle duidelijkheid zeg.

20.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mag ik daaruit afleiden dat, als er short selling zou zijn, u het daarmee niet eens zou zijn?

20.06 Minister Steven Vanackere: Ik zou in ieder geval vinden dat dit niet overeenstemt met de voorzichtigheid die de afgelopen maanden een grote troef is geweest in het woelige financiële landschap. Dat zou werkelijk strijdig zijn – het is wel een heel hypothetisch antwoord op een heel hypothetische vraag – met wat de troef van de Bank van De Post is, te weten een grote stabiliteit voor het cliënteel dankzij een bijzonder voorzichtige beleggingspolitiek.

20.07 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Dan kom ik terug met wat meer concrete informatie en misschien met wat stukken, mijnheer de minister.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Samengevoegde vragen van

- de heer **Stefaen Van Hecke** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de fietsvergoeding bij de NMBS" (nr. 13002)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de fietsvergoeding voor werknemers van de NMBS en De Post" (nr. 13072)

- de heer **David Geerts** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de fietsvergoeding bij de verschillende overheidsbedrijven" (nr. 13204)

21 Questions jointes de

- M. **Stefaen Van Hecke** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'indemnité vélo à la SNCB" (n° 13002)

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

- M. **David Geerts** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'indemnité vélo dans les différentes entreprises publiques" (n° 13204)

21.01 Stefaen Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, nu is het mijn beurt om een heel korte vraag te stellen, met name over de fietsvergoedingen bij de NMBS.

Naar het schijnt genieten werknemers van de NMBS Holding geen fietsvergoeding, wanneer zij met hun fiets naar het werk rijden. Zulks is te betreuren, omdat een modern mobiliteitsbeleid erop gericht moet zijn zoveel mogelijk werknemers aan te moedigen om alternatieven te zoeken, bijvoorbeeld ook de fiets te gebruiken om naar het werk te rijden. Daarom heb ik de volgende, heel korte vragen.

Mijnheer de minister, klopt het dat de werknemers van de NMBS Holding geen fietsvergoeding kunnen genieten? Wat is de reden?

Ten tweede, bent u van plan de regeling, indien ze bestaat, te herzien en het in de toekomst alsnog mogelijk te maken dat ook de genoemde werknemers een fietsvergoeding kunnen krijgen?

De fietsvergoeding is zowat algemeen verspreid, zowel in de privésector als in de openbare sector. Het is bizar dat de toekenning van een fietsvergoeding niet voor werknemers van de NMBS zou gelden.

21.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb een toegevoegde vraag over dezelfde problematiek. Het gaat evenwel over de fietsvergoeding voor zowel de NMBS als De Post.

Het valt inderdaad te betreuren dat wij moeten vaststellen dat de fietsvergoeding voor de betrokken werknemers nog niet geldt. Het is vooral jammer, omdat studies aantonen dat het aantal fietsers in bedrijven waar de fietsvergoeding wordt ingevoerd, gemiddeld van 6,3 naar 9,5% stijgt, wat een mooie realisatie is.

In de zomer van 2008 werd aangekondigd dat de federale regering een akkoord had bereikt om de werknemers van de NMBS en De Post een fietsvergoeding toe te kennen. Natuurlijk kan de invoering niet van de ene op de andere dag gebeuren. Mijnheer de minister, daarom wou ik het volgende aan u vragen.

Wat is de stand van zaken van de maatregel in kwestie? Een overheid die bedrijven aanmoedigt om een fietsvergoeding toe te kennen, mag immers best zelf in haar eigen overheidsbedrijven het goede voorbeeld geven.

Mogelijk kan de op handen zijnde, nieuwe cao voor De Post een aanleiding zijn om, ten minste al voor De Post, de nodige stappen te zetten.

Ik vraag dus kort naar de stand van zaken van de genoemde maatregel.

21.03 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS kent momenteel inderdaad in het kader van het woonwerkverkeer geen fietsvergoeding toe. De toekenning van vergoedingen en toelagen is afhankelijk van het sociaal overleg binnen de NMBS-groep. Indien de sociale partners van de NMBS andere prioriteiten dan het toekennen van fietsvergoedingen leggen, hebben zij technisch gesproken het recht om de fietsvergoeding niet in te voeren.

Vooralsnog hebben de sociale partners bij de NMBS-groep daaromtrent nog geen beslissing getroffen.

De NMBS-groep promoot natuurlijk het gebruik van het openbaar vervoer en kent voor het gebruik ervan een vergoeding toe. Er worden bij de NMBS geen vergoedingen voor privévervoer uitgekeerd.

Voor De Post blijkt uit een mobiliteitsenquête, die eind 2008 werd uitgevoerd, dat iets meer dan 8% van het personeel zich met de fiets naar het werk begeeft.

De Post kent aan al haar werknemers voor een reistraject vanaf 1 km een vergoeding voor het woonwerkverkeer met privévervoer toe, ongeacht of het om vervoer met de eigen wagen, via carpooling of met de fiets gaat.

De vergoeding komt overeen met 100% van de prijs van een NMBS-abonnement tweede klasse, naar gelang natuurlijk van de afstand tussen woonplaats en werkplaats. Door de degressiviteit van de kilometerkosten worden de eerste kilometers meer vergoed dan de volgende. Tot en met een afstand van zes kilometer tussen woonplaats en werkplaats, is de vergoeding bij De Post voordeliger dan de wettelijk vastgelegde fietsvergoeding van 0,20 euro per kilometer en dat maakt een wettelijke maatregel voor een groot gedeelte van de huidige fietsers niet interessant.

Wat er ook van zij – wat dat betreft, is dit een echo van het antwoord op de vraag aangaande de NMBS –, de eventuele invoering van een fietsvergoeding moet worden geregeld via het paritair comité van De Post, die bevoegd is voor het geldelijk statuut van De Post. De nieuwe CAO voor 2009-2010 wordt momenteel onderhandeld tussen de directie en vakorganisaties van De Post.

Ter attentie van degenen die vragen of ik als minister overweeg om dat in te voeren, wil ik toch nog eens herinneren dat het niet aan de minister toekomt om rechtstreeks in te grijpen in het sociaal overleg van de NMBS of De Post.

Het klopt, ten slotte, dat er een bericht is geweest inzake de toekenning van een fietsvergoeding, maar dat ging over een foutief bericht. De Post en de NMBS-groep zijn autonoom in de onderhandeling van lonen en voordelen met de vakorganisaties. Er werden tot nu toe geen akkoorden in verband met zo een fietsvergoeding gesloten.

21.04 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, heb ik goed begrepen, inzake de NMBS, dat die fietsvergoeding er nog niet is, ook omdat de vakbonden – u spreekt over de sociale partners – die vraag nog niet op tafel hebben gelegd? Of ga ik te ver wanneer ik dat zo stel?

21.05 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer Van Hecke, als een kritisch Parlementslid van de oppositie, denk ik dat u dat goed probeert te herformuleren. Dat neem ik u niet kwalijk.

Ik wil echter niet wijzen naar de ene of de andere. Ik zeg alleen dat de dynamiek van de vraag van de vakbonden en de tegemoetkoming van de directie uiteindelijk tot een evenwicht leidt waar blijkbaar, historisch gesproken, tot nu toe de fietsvergoeding nog nooit tot een akkoord heeft geleid. U zult mij niet horen zeggen dat de oorzaak daarvan was dat het onvoldoende werd gevraagd; dat wil ik helemaal niet zeggen. Ik zeg alleen dat het evenwicht telkens wordt gevonden en blijkbaar wordt dat tot nu toe gevonden zonder de invoering van een fietsvergoeding. Als politieke overheid of als voogdijoverheid kan ik dat alleen vaststellen. Het komt mij niet toe om in te breken in een sociaal akkoord en bijvoorbeeld de fietsvergoeding op te leggen.

21.06 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, ik heb u heel goed begrepen. Wij moeten vaststellen dat er waarschijnlijk in onderhandelingen andere prioriteiten worden gelegd. We kunnen het best zo formuleren. Misschien is het goed dat de werknemers, wanneer ze dat echt willen, een beetje meer druk uitoefenen bij hun onderhandelaars.

21.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik wil ook alle respect voor het sociaal overleg opbrengen. Ik vind het wel een beetje een wrange vaststelling dat een overheid fietsen tracht te stimuleren, bedrijven oproept om die fietsvergoeding in te voeren en de overheidsbedrijven dat voorlopig niet doen. Daarin komt echter misschien nog wel verandering. Dat behoort dan ook tot de verantwoordelijkheid van het sociaal overleg.

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

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

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

22.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, à deux reprises, je vous ai questionné sur l'insécurité régnante et persistante au sein et aux abords de la gare de Leuze-en-Hainaut. Différentes solutions ont à chaque fois été abordées: des patrouilles supplémentaires, une collaboration renforcée avec les polices locale et fédérale ainsi qu'une analyse des risques. Cela ne s'est apparemment pas avéré suffisant puisque les syndicats ont, au début du mois de mai, tiré la sonnette d'alarme, par le biais d'une conférence de presse dont l'intitulé est le suivant: "Leuze, insécurité à la gare et craintes syndicales!"

Monsieur le président, vous en conviendrez: avant de parler d'un phénomène, il faut analyser les statistiques et constater les éventuelles évolutions. Ma première question est dès lors plus d'ordre statistique.

Monsieur le ministre, les statistiques confirment-elles une réelle augmentation de la violence à la gare de Leuze-en-Hainaut pour les années 2004, 2005, 2006, 2007, 2008 et début 2009? Peut-on statistiquement émettre des craintes?

Qu'en est-il des contacts approfondis entre les polices locale et fédérale? Ces contacts ont-ils été établis? Quand ces réunions ont-elles eu lieu et à quelle fréquence? Qui y a participé? Quelles en furent les conclusions?

L'analyse des risques sollicitée auprès du Corporate Security Service a-t-elle été réalisée? Quels en sont les résultats? Comme ce fut envisagé à l'occasion d'une question précédente, la gare de Leuze pourrait-elle être intégrée dans le plan Malaga bis?

Constata-t-on une certaine désaffectation de la gare au niveau du nombre d'abonnements ou de navetteurs? Sont-ils plus ou moins nombreux?

Selon mes informations, la bande qui déstabilise cette gare serait identifiée. Il s'agit de 20 à 30 jeunes. Comment se fait-il qu'ils n'aient pas été arrêtés? Pourquoi ce manque d'efficacité?

Enfin, la pose de caméras ne peut-elle pas être envisagée? N'est-ce pas là une solution à la fois simple et efficace?

22.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Crucke, les statistiques de faits de délinquance sont exclusivement du ressort de la police. Par contre, la cellule prévention et sécurité sociétale du Corporate Security Service a pris contact avec le bourgmestre et le chef de corps en vue d'établir une déclaration d'intention afin de collaborer à la mise en place de mesures de sécurisation en gare de Leuze. De plus, une réunion entre les autorités policières, judiciaires et le district security manager de la SNCB Holding a eu lieu en date du 9 février dernier. Diverses mesures ont été prises et des actions conjointes seront entreprises.

L'analyse de risques est actuellement en cours et a débuté avec l'analyse des chiffres dont dispose le Corporate Security Service. Il s'agit du nombre d'appels enregistrés par le Security Operation Center de la SNCB Holding concernant les agressions, les dégradations, les nuisances, les circulations illégales, les accidents de personnes, les vols et les voyageurs irréguliers. Ces chiffres ont démontré l'importance des faits en gare de Leuze.

Sur l'ensemble des incidents ou des appels enregistrés, là où en 2005 le total s'élevait à 30, en 2008, ce chiffre s'élève à 73. Il convient cependant de nuancer ces données. En effet, au regard des agressions et des vols, qui sont pour ma part les éléments les plus choquants, on comptabilise 8 incidents en 2005 et 12 incidents en 2008. On note une augmentation des nuisances de 0 à 20; les dégradations passent de 10 à 21 et les circulations illégales de 2 à 12. Je ne minimise aucun de ces faits, mais par rapport à une approche qui tendrait à considérer que les faits de délinquance auraient plus que doublé, je dis qu'il faut examiner la situation à la loupe pour déterminer de quoi il s'agit.

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

La SNCB n'a pas constaté de diminution notoire du nombre de voyageurs en gare de Leuze, mais force est de constater que l'augmentation de ce type d'incidents n'est pas un incitant à prendre le train. Cette situation est donc bien sûr prise au sérieux.

En ce qui concerne ce que vous appelez "la neutralisation de la bande de jeunes", il s'agit d'une question à adresser à la police ou à ceux qui en ont la charge politique.

22.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse. Je le rassure: je pose la question au ministre de l'Intérieur demain. J'aurai donc également les chiffres. J'estime en effet qu'on ne peut analyser ce problème sans avoir les chiffres statistiques qui peuvent corroborer cette analyse ou l'infirmier mais quoi qu'il en soit, on a besoin de ces éléments.

Selon les renseignements en votre possession, les faits sont avérés. Des mesures sont nécessaires. J'espère de tout cœur que ce travail de collaboration qui a été entamé se poursuivra et aboutira à des décisions sur le terrain.

Par ailleurs, vous dites qu'il n'y a pas eu de modification dans la fréquence d'utilisation de la gare; je peux le comprendre dès lors qu'on utilise davantage les transports publics. Cependant, peut-être les aurait-on encore davantage utilisés s'il n'y avait pas eu ces incidents. Je connais un certain nombre de personnes qui ne fréquentent plus la gare de Leuze car elles considèrent qu'elles y sont en danger. À tort ou à raison, mais c'est ce qu'elles ressentent.

Enfin, monsieur le ministre, j'insiste pour le placement de ces caméras. C'est un signe qui permettrait de montrer que l'autorité est présente. Il s'agit de visibilité en termes de prévention mais également, si besoin en est, de moyen de preuve. Cela permettrait de réagir plus rapidement en disposant des preuves nécessaires. En effet, souvent le problème de preuve se pose: on a vu, on sait mais on n'a pas pris en flagrant délit. Dans ces cas, nous savons tous ici au Parlement que si la justice doit s'en mêler, cela prend du temps.

J'insiste pour qu'on n'attende pas le deuxième semestre 2009 pour prendre ces mesures.

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

23 **Samengevoegde vragen van**

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

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

23 **Questions jointes de**

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

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

23.01 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb twee vragen die verband houden met de verkiezingsstrijd waarin sommigen van ons zich bevinden.

Het is een vervelend probleem, mijnheer de minister. Uit berichten die we van De Post ontvingen, blijkt dat men verkiezingsdrukwerk voortaan niet meer kan versturen vanuit het lokale postlokaal, maar dat men zich elektronisch moet richten tot een e-mailadres verkiezingen@post.be. Op een andere manier is blijkbaar geen contact meer te maken, toch niet voor de verspreiding van verkiezingsdrukwerk.

Ik heb een drietal concrete vragen voor u, mijnheer de minister.

Vindt u het normaal dat men zich voor het versturen van verkiezingsdrukwerk alleen nog elektronisch kan wenden tot De Post? Anders gesteld, vindt u ook niet dat het redelijker zou zijn, mocht men, bijvoorbeeld, ook per fax of via de telefoon contact kunnen maken met De Post? Alleen mensen die een computer of een e-mailadres bezitten, kunnen nog op de dienst voor de verspreiding van verkiezingsdrukwerk beroep doen.

Ten tweede, ik geef een concreet voorbeeld. Men woont in Diksmuide en men wil alle brievenbussen van Diksmuide voorzien van verkiezingsdrukwerk. Men moet zich met zijn verkiezingsdrukwerk naar Oostende begeven, naar het postkantoor dat zich voor die streek met de verdeling van het verkiezingsdrukwerk bezighoudt. Het postkantoor van Oostende zal uiteindelijk datzelfde verkiezingsdrukwerk naar Diksmuide vervoeren, waar het door de postbeambten zal worden bedeed. Eigenlijk komt dat toch neer op dubbel werk. Zijn er geen eenvoudiger manieren om het verkiezingsdrukwerk verspreid te krijgen?

Ten slotte heb ik een derde, zeer korte en concrete vraag. Tot vandaag was het mogelijk om per deelgemeente te werken. Vanaf deze verkiezingen is dat blijkbaar niet meer mogelijk, heb ik mij laten uitleggen. Waarom niet? Is er een mogelijkheid om daarop uitzonderingen te maken?

23.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, De Post heeft inderdaad alle nuttige informatie gepubliceerd op de website www.depost.be/verkiezingen. Alle kantoren verwijzen ook naar de centrale dienst die de nodige informatie kan vestrekken per e-mail, verkiezingen@post.be of per telefoon, op het nummer 02/276.65.00.

U weet dat er Europese en regionale verkiezingen op til zijn en geen gemeentelijke verkiezingen. Het is de ervaring van De Post dat het aantal bestellingen voor huis-aan-huisbedeling bij dergelijke verkiezingen redelijk beperkt is. Daarom heeft De Post besloten om enkele mensen binnen een centrale dienst grondig te trainen op de specificiteit van de verkiezingen en niet alle postbedienden van alle postkantoren. Dat is volgens De Post ook de beste manier om een optimale dienstverlening te garanderen aan de politieke partijen en aan hun drukkers.

Er bestaan concreet twee soorten drukwerken: geadresseerde en niet-geadresseerde, dus huis-aan-huisdrukwerk. De geadresseerde verkiezingsdrukwerken worden meestal per beperkt aantal verstuurd en kunnen in alle postkantoren afgegeven worden. De niet-geadresseerde verkiezingsdrukwerken worden meestal per grote partijen, niet in de politieke betekenis van het woord, maar per grote volumes afgegeven en, gezien het type verkiezingen dit jaar, voor grote gebieden.

De procedure van De Post bestaat erin om de bestellingen voor meerdere gemeenten in een van de 27 Mass Posts af te geven, dus de centra voor afgifte van grote partijen zendingen. Deze zijn het best uitgerust voor deze activiteit. Daarna volgen de verkiezingsdrukwerken en dan het standaardtraject om door de postbode uitgereikt te worden.

In verband met uw derde vraag kan ik heel kort zijn. Het antwoord is ja. Ik neem aan dat u dat positief vindt. Dat is dus nog steeds mogelijk.

23.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt geantwoord op een groot aantal van mijn vragen. Ik dank u in elk geval voor de bevestiging dat het nog steeds mogelijk blijft om per deelgemeente te werken. Als ik het goed begrijp, kan men zelfs met hetzelfde postnummer nog steeds het onderscheid maken naar deelgemeente. Als ik daarvan bevestiging krijg, bedank ik u er in elk geval voor.

Met mijn tweede vraag blijf ik een beetje op mijn honger. Ik vind het veel inspanningen voor iets dat ook in het lokale postkantoor zou kunnen gebeuren. Nu moet men zich naar dat centrale punt begeven om daar alles af te geven terwijl het van daar dan terugkomt naar het lokaal postkantoor. Het is in feite een beetje een over en weer rijden.

Ik neem er ook nota van dat men nog steeds telefonisch contact kan nemen met het centraal nummer en niet alleen elektronisch.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

24.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, er loopt nu al een hele tijd een sensibiliseringscampagne om de burgers ervoor te behoeden spoorweginformatie te negeren. Frédéric Petit, woordvoerder van Infrabel, verwoordt het als volgt: "We hebben nagedacht hoe we mensen bewust kunnen maken van het gevaar als ze informatie negeren en hoe we hen kunnen aanzetten om dat niet te doen. Zo is die confronterende aanpak ontstaan, choquerend, maar ook de realiteit. Wie de spots ziet, vraagt zich meteen af of er echte ongelukken getoond worden. Dat scenario heeft op tafel gelegen maar alles is uiteindelijk in scene gezet". Hij zegt ook nog: "Er wordt over gesproken. Goed, want voor ons is dat een maatschappelijk probleem". Mijnheer de vice-eerste minister, ik moet eerlijk zeggen dat ik het daar eigenlijk volkomen mee eens ben. Ik vind het eerlijk gezegd ook een tamelijk choquerende campagne, maar ook een goede campagne. Ze zet inderdaad aan tot nadenken en er wordt ook over gesproken.

Er zijn echter een aantal mensen en organisaties en ook een aantal psychologen die daar blijkbaar toch wat meer moeite mee hebben. Ik citeer even mevrouw Van Paesschen van Tele-Onthaal: "Dat is er ver over. Voor labiele mensen die met zelfmoordplannen in hun hoofd zitten kan die spot een trigger zijn. Daarnaast is het ook een bijzonder pijnlijke spot voor mensen wiens familielid zelfmoord heeft gepleegd door zich onder de trein te gooien. Wij dringen erop aan dat die spots niet meer zouden worden getoond en dat ze van antenne worden gehaald". Een zekere heer De Fauw, een psycholoog die trouwens samen met de Zelfmoordlijn en Tele-Onthaal aan Infrabel vraagt om dit te stoppen, zei: "Haal die spots van die doden op de spoorwegen alstublieft onmiddellijk van het scherm. Ze zijn te schokkend, rijten wonden op bij nabestaanden en tonen depressieve jongeren hoe ze kunnen sterven".

Mijn vraag is niet om te stoppen met die campagne, integendeel zelfs. Ik vind het eerlijk gezegd wel een goede campagne. Ik zou echter willen weten wat uw visie is omtrent het standpunt van beide organisaties en of het niet mogelijk is om in de toekomst vooraf overleg te plegen met een aantal organisaties die nauw betrokken zijn bij die problematiek, zodanig dat die reacties achteraf misschien kunnen worden vermeden.

Bent u misschien toch van mening die campagne niet zo geslaagd is? Ik weet niet of we dat ooit te weten zullen komen; we zullen het alleen weten als het aantal slachtoffers per jaar daalt en we ook nog het verband kunnen aantonen met de campagne. Ik wil graag uw mening daarover.

24.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Mortelmans, dit is geen eenvoudige vraag. Ik begrijp de bezorgdheid van de twee organisaties waarvan sprake, waarmee ik trouwens in een vorige politieke verantwoordelijkheid bijzonder intens heb samengewerkt. Ik kon vaststellen hoe ernstig zij zijn.

Ik ben er in elk geval van overtuigd dat de campagne levens kan redden. Ik breng de cijfers nog even in herinnering. Vorig jaar waren 51 ongevallen te wijten aan het oversteken van overwegen. Daarbij vielen 12 doden. 19 ongevallen waren te wijten aan het oversteken van sporen, waarbij 16 doden vielen. Daaraan moeten nog de gevallen van zelfdoding worden toegevoegd. Wij schatten dat op 91 gevallen, waarvan 19 aan overwegen.

Ik wil eveneens in herinnering brengen dat de campagne geen campagne met betrekking tot suïcide is. De invalshoek is wel degelijk de problematiek van de onvoorzichtigheid die vaak dramatische gevolgen heeft.

Elk jaar vallen er heel wat dodelijke slachtoffers op de spoorwegen. Gemiddeld gebeurt er om de twee weken een dodelijk ongeval op de spoorwegen, vaak omdat men het gevaar van de aankomende treinen onderschat.

De bedoeling van de sensibiliseringscampagne is natuurlijk het aantal tragische ongevallen terug te schroeven door een bewustwordingsproces op gang te brengen door duidelijk te wijzen op de mogelijke gevaren van het treinverkeer. Communicatiespecialisten zijn van oordeel dat heel wat campagnes hun effect missen omdat ze te symbolisch blijven en niet tot de kern van de zaak komen.

U had een vraag over het voorafgaand overleg. Die moet ik jammer genoeg negatief beantwoorden. Er is met deze organisaties dus geen voorafgaand overleg gepleegd.

Alvorens de campagne werd gelanceerd, heeft ze even proefgedraaid en werden de informatiedragers aan een aantal mensen voorgelegd. Men erkende daarbij een schokeffect, maar men was het wel unaniem eens over het belang van de boodschap. Het standpunt van Infrabel, de doelstellingen en de methodologie voor de uitwerking van de campagne zijn uitgelegd aan de voorzitter van de werkgroep Verder - Nabestaanden na Zelfdoding naar aanleiding van zijn open brief aan Infrabel van 6 april jongstleden.

Ik acht het in elk geval aangewezen dat er voor toekomstige actieplannen van Infrabel inzake preventie van zelfdoding uiteraard contacten zijn. Die contacten zijn echter gepland met het Centrum ter Preventie van Zelfdoding, de werkgroep Verder, het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid, Le Centre de prévention du suicide, en Andante, het Centrum voor Geestelijke Gezondheidszorg.

Ik heb in de vorige vergadering van de commissie voor de Infrastructuur in antwoord op een vraag van mevrouw Somers inderdaad bevestigd dat er zich al een persoon gewend heeft tot de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame om zijn afkeur over de campagne uit te drukken. Naar aanleiding daarvan luidt het advies van de Jury als volgt. Ik wil het toch even voorlezen, omdat het een vrij evenwichtige analyse is. Ik citeer: "De jury is van oordeel dat deze affiche, waarop geen bloederige elementen te zien zijn, niet sociaal onverantwoord is en geen afbreuk doet aan de menselijke waardigheid. Het betreft duidelijk een symbolische voorstelling van een ongeval op het spoor met als doel de bevolking bewust te maken en het gevaar bij het oversteken van de sporen onder de aandacht te brengen. De jury begrijpt dat deze affiche emoties kan oproepen, zowel bij de families van slachtoffers van ongevallen als bij treinbestuurders, maar is er zich tevens van bewust dat de symboliek ervan de mensen tot nadenken stemt. Aangezien er geen inbreuk is op wettelijke of autodisciplinaire bepalingen, heeft de jury gemeend geen opmerkingen te moeten formuleren."

Samengevat, u vraagt mijn oordeel. Het is mij in ieder geval niet gevraagd. Laat ik dat bevestigen en ook erkennen dat er in deze een zekere autonomie speelt. Ik denk dat het nog zorgvuldiger zou zijn geweest indien men bijvoorbeeld vooraf met de organisaties, waarvoor u nu als spreekbuis functioneert, overleg had gepleegd.

24.03 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik kan mij volledig

vinden in de samenvatting die u hebt gemaakt van uw eigen antwoord op de problematiek. Ik dank u vriendelijk.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Patrick De Groote** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de steun van overheidsbedrijven aan politiek geïnspireerde manifestaties in de aanloop naar de verkiezingen" (nr. 13218)

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

25 **Questions jointes de**

- M. **Patrick De Groote** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le soutien accordé par des entreprises publiques à des manifestations d'inspiration politique à l'approche des élections" (n° 13218)

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

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

25.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, gisteren heeft een concert plaatsgevonden van de vzw Belgavox, wat overduidelijk als een politieke manifestatie mag worden beschouwd. Het is niet toevallig dat dit concert enkele weken voor de verkiezingen heeft plaatsgegrepen. Bovendien is het niet louter een concert, maar werd het duidelijk gekaderd in een aantal politieke stellingnamen die het voorwerp zijn van sterke partijpolitieke discussie. Tot daar is er, mijnheer de vice-eerste minister, niks mis. Als privéorganisaties en privépersonen concerten organiseren, zelfs politieke concerten, dan mag dat allemaal en dat is maar goed ook. Het wordt natuurlijk wel problematisch als dergelijke concerten worden gesponsord door overheidsinstellingen en overheidsbedrijven als VRT, Nationale Loterij, Belgacom en NMBS die een aantal diensten verlenen, dan heb ik er toch wel wat meer moeite mee.

Vindt u het opportuun dat op minder dan een maand voor de regionale en Europese verkiezingen overheidsbedrijven dergelijke steun verlenen aan politiek getinte manifestaties? Ik vroeg welke maatregelen u getroffen had om dit te verhelpen, maar nu is mijn vraag wat u in de toekomst daaraan eventueel zult doen? Zijn er nog andere organisaties die steun krijgen in dat verband?

25.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, ik ben even aan het kijken, niet omdat ik aarzel, maar omdat uw collega De Groote een vergelijkbare vraag wilde stellen en ik wil vermijden te antwoorden op vragen die u niet speciaal stelt.

Het zal u niet verbazen wat ik te vertellen heb, mijnheer Mortelmans: u kent mijn antwoord, denk ik. Belgacom kan als autonoom overheidsbedrijf zijn marketingbeleid vrij bepalen. De keuze voor deelname aan sponsoringactiviteiten kadert in dit beleid. In die context vormen de budgetten die aan sponsoring worden besteed vertrouwelijke informatie, waar om commerciële redenen de bedragen niet van worden bekendgemaakt.

Wat de steun aan zogezegd politiek geïnspireerde manifestaties betreft, bevestig ik opnieuw dat autonome overheidsbedrijven hun marketingbeleid vrij bepalen. Belgacom en de NMBS vinden dat het Belgavoxproject, zoals het gepresenteerd en georganiseerd werd, apolitiek is. Het gaat over een populair project, ondersteunen de mensen vanuit Belgacom en de NMBS die mij een aantal elementen van antwoord hebben bezorgd. Derhalve past de ondersteuning in het kader van de strategie om deel te nemen aan activiteiten die dicht bij de mensen komen en waar een grote opkomst van mensen gegarandeerd is. Ze is in geen geval ingegeven door welke politieke motieven of doelstellingen dan ook.

25.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik heb ondertussen een en ander opgezocht over de 01/10-concerten in het verleden. Toen antwoordde de minister van Overheidsbedrijven ook dat een

en ander tot hun autonomie behoort en dat het beheerscontract dat toelaat. Mijns inziens verschuilt men zich achter de autonomie en de beheerscontracten.

Ik denk dat het tijd wordt om daarover eens wat meer na te denken en om die beheerscontracten desgevallend dan maar aan te passen. U kunt toch niet ontkennen dat het een politieke stellingname is geweest, mijnheer de vicepremier, zelfs een politieke stellingname tegen de verkiezingsoverwinning van 2007. Men ontkent heel eenvoudig de staatsstructuur en men ontkent de verschillende staatshervormingen. Men ontkent de wil die bleek uit de verkiezingen van 2007. De Vlamingen hebben in 2007 gekozen voor meer autonomie, door te stemmen voor onder meer CD&V en het kartel.

Ik vind het jammer dat het concert, drie weken voor de verkiezingen, toch gesponsord wordt. Het behoort inderdaad tot de autonomie en past in de beheerscontracten, maar ik vind dat jammer. Misschien moet erover worden nagedacht om die eventueel aan te passen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 **Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la baisse de ponctualité des trains au cours du 1^{er} trimestre de 2009" (n° 13199)**

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

26.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je souhaitais vous interroger sur le rapport préparé par Infrabel au sujet du taux de ponctualité global des trains au premier trimestre 2009. On enregistre un taux de 89,3% sur le réseau, soit une baisse de 2% par rapport au premier trimestre 2008. Les résultats détaillés sont disponibles sur le site internet d'Infrabel. Les chiffres peuvent nous laisser de marbre, mais durant la vague de froid que nous avons connue, le sentiment des voyageurs patientant sur les quais se caractérisait par son défaitisme envers une éventuelle amélioration de la ponctualité des trains.

Infrabel a livré quelques statistiques relatives à l'origine des retards. Il en ressort que cette société n'en est responsable que pour 21,23%, tandis qu'elle est comptable pour 14,7% des suppressions de trains. En revanche, la SNCB est responsable pour 51,5% des suppressions de trains et pour 44% des retards.

Dans les aperçus des causes de retards, il est question des avaries du matériel roulant. Les quelque 50% de retards dus à la SNCB résultent-ils uniquement de cette cause? Faut-il y voir un rapport avec la formation ou la disponibilité du personnel?

Autant Infrabel a présenté ses excuses, autant la SNCB n'a rien dit.

Pourquoi cette absence de réaction?

Quelles sont les parties tierces également responsables d'une grande partie des retards ou suppressions de trains?

26.02 **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, madame Snoy, comme vous le mentionnez dans votre question, 44% des retards de trains de voyageurs sont attribués à la SNCB. Les retards imputés à la SNCB se répartissent de la manière suivante: 65% (soit les 2/3) dus aux avaries de matériel; 15% pour raison de conduite des trains, y compris l'organisation c'est-à-dire perte de temps par rapport à l'horaire théorique ou erreurs de conducteur ou encore problèmes de planification; enfin, 20% pour des arrêts prolongés causés par le grand nombre de voyageurs, de groupes de voyageurs ou de voyageurs à mobilité réduite.

Quant à savoir s'il faut y voir un rapport avec la formation du personnel ou leur disponibilité, je signale que le groupe SNCB est confronté aujourd'hui à un départ à la retraite massif d'employés. Il est clair que cette perte d'expérience pèse sur le service. Cependant, le groupe SNCB prend toutes les mesures possibles afin de garantir la qualité du service de trains. Ni la formation ni la disponibilité du personnel n'a joué un rôle prépondérant dans la régularité au cours du premier trimestre 2009.

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

La SNCB avait déjà pris des mesures durant cette période afin de faire face à la vague de froid. Outre le préchauffage et le maintien sous tension des trains, une mobilisation maximale des équipes avait également été prévue de jour comme de nuit.

Les mesures supplémentaires suivantes ont aussi été prises:

- vérification spécifique et entretien préalable du matériel roulant afin d'améliorer sa fiabilité en cas de températures extrêmes;
- dans les ateliers, des équipes de réparation supplémentaires ont été engagées afin d'intervenir pour réparer le matériel défectueux. Ces ateliers travailleront désormais également selon des horaires plus flexibles;
- lors de l'achat de matériel roulant, des essais sont effectués par le fournisseur afin de démontrer sa fiabilité en cas de températures extrêmes;
- des groupes de travail analyseront les problèmes liés à certains types de matériel afin d'optimiser leur fiabilité.

Vous m'avez demandé de vous dire quelles étaient les parties tierces. Les retards à charge de tiers sont ceux enregistrés par des trains à la suite de suicides ou d'accidents de personnes sur les voies, les retards de trains en provenance de réseaux étrangers et qui perturbent ainsi le schéma de circulation sur le réseau ferroviaire belge, les accidents aux passages à niveau, des actes de malveillance comme le vol de câbles ou des alertes à la bombe, les conditions climatiques très défavorables, l'endommagement des caténaires par un camion à hauteur d'un passage à niveau, la vitesse réduite des trains en raison de la présence de bétail sur les voies. Je pourrais vous citer d'autres exemples, mais cette liste vous donne un aperçu des raisons principales de retard.

Madame, je ne vais cependant pas nier qu'en termes de ponctualité, il nous reste encore un grand travail à accomplir.

Voici le détail des chiffres des derniers mois: 85,6% en novembre 2008, 89,1% en décembre 2008, 86,2% en janvier 2009, 90,8% en février 2009 et 90,7% en mars 2009. Il nous reste cependant encore du chemin à parcourir!

26.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces chiffres et explications. Je vous sens motivé pour améliorer ce problème de ponctualité.

Le taux de correspondance assurée, qui s'élève à 89% pour le premier trimestre, m'a également interpellée. Cela signifie qu'un train sur dix n'a pas sa correspondance. Or, dans le quotidien des gens, c'est terriblement important. En effet, les retards dans les trajets causent de nombreux problèmes, entre autres pour aller chercher les enfants à la crèche. Les soirées sont raccourcies etc. Ce manque de ponctualité et les correspondances ratées influent beaucoup sur la qualité de vie des gens.

Je retiens deux éléments essentiels de votre réponse: la question du matériel roulant, le fait que 65% des avaries sont liés à un matériel roulant déficient. Je sais que 200 nouvelles voitures de type M6 sont en commande. J'espère que la situation n'en sera qu'améliorée car notre pays a accumulé un retard incroyable si l'on considère la vétusté du matériel.

La deuxième question porte sur le personnel: comme vous l'avez dit, beaucoup de ses membres sont âgés et quittent l'entreprise. Il y a un problème de recrutement et un autre de formation. Vous dites également qu'il y a eu des efforts de service pendant les périodes de froid mais en même temps, on ne peut accroître indéfiniment la flexibilité dans les horaires du personnel. On ne peut pas aller très loin dans cette évolution. La seule solution est donc de maintenir un personnel important et suffisamment qualifié.

J'ai parlé avec vous en début d'après-midi de transport de marchandises. On sait que du personnel de Brucargo est menacé de licenciement. Pourrait-il être affecté au trafic voyageurs? Est-ce que les compétences sont compatibles? Je n'en sais rien mais cela devrait faire l'objet de votre attention. Je reviendrai probablement sur cette question du recrutement.

26.04 Steven Vanackere, ministre: Si vous le permettez, je préciserai que les deux tiers imputables à des avaries sont bien entendu deux tiers des 44% de la SNCB. On peut donc dire que 30% des problèmes de ponctualité sont dus à des pannes de matériel.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 13223 van de heer Van den Eynde is uitgesteld. Vraag nr. 13227 van mevrouw De Bont vervalt door afwezigheid zonder kennisgeving. Vraag nr. 13239 van de heer Thiébaud, idem dito.

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

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

27.01 Jacques Otlet (MR): Monsieur le ministre, le contrat de gestion de La Poste stipule qu'au minimum, un bureau de poste doit subsister dans chaque commune. Cette disposition n'exclut donc pas du tout que, dans les communes qui comportent plusieurs centres urbains, plusieurs bureaux de poste puissent co-exister. Ottignies-Louvain-la-Neuve est une de ces villes atypiques, qui comporte clairement deux centres urbains regroupant des fonctions différentes et pourtant bien complémentaires: d'une part, le cœur de la ville ancienne dans la commune d'Ottignies où vit une population de 20.000 habitants et, d'autre part, le centre urbain de Louvain-la-Neuve, qui compte 12.000 habitants, mais aussi 20.000 étudiants et 9.000 travailleurs occupés, tant à l'université que dans le parc scientifique et qui sont regroupés sur seulement quelques kilomètres carrés.

Dans la droite ligne de sa nouvelle politique, La Poste a ouvert deux Points Poste à Louvain-la-Neuve pour remplacer, à terme, son bureau de poste traditionnel. Mais les premiers témoignages démontrent déjà que, malgré la bonne volonté du personnel y affecté, ils n'arrivent malheureusement pas à fournir aux usagers la qualité et la variété des services qui étaient obtenus au bureau de poste dit traditionnel.

Trois cent cinquante personnes sont amenées à fréquenter quotidiennement le bureau de Louvain-la-Neuve et pour l'avoir pratiqué personnellement, je peux vous assurer qu'il n'y a pas une seule opération possible et imaginable qui ne soit régulièrement demandée dans ce bureau de Louvain-la-Neuve.

Au nom de ces milliers d'usagers réguliers des services de La Poste, je viens vous demander d'exiger l'application élargie du contrat de gestion en imposant le maintien de deux bureaux de poste dans cette ville, seulement deux - donc, je n'exagère pas - à savoir un dans le centre d'Ottignies, dite l'ancienne ville et un autre, dans la nouvelle ville de Louvain-la-Neuve.

27.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Otlet, bien qu'aucune date définitive ne soit encore fixée, La Poste me confirme qu'elle maintient sa volonté de fermer le bureau de Louvain-la-Neuve pour le remplacer par un minimum de deux Points Poste. À ce titre, La Poste a rencontré aussi bien les autorités communales que les représentants de l'UCL afin de leur exposer son plan et de les consulter en vue de trouver des solutions destinées à pallier cette fermeture et à continuer de fournir un service de qualité tant pour les entreprises que pour les particuliers.

La Poste est convaincue, et le reste après une nouvelle analyse de la situation, qu'elle peut continuer à offrir les services postaux de manière différente qu'au travers du bureau de poste traditionnel. Elle doit tenir compte de la perte financière enregistrée par son réseau de points de vente et s'efforcer de la réduire. Cette fermeture reflète donc la volonté de La Poste d'offrir ses services de manière différente et plus moderne en passant d'un réseau "monocanal" - c'est-à-dire uniquement composé de bureaux de poste - à un réseau "multicanaux" - composé de bureaux de poste, de Points Poste, de l'e-shop et de magasins de timbres.

En effet, la toute grande majorité des opérations postales effectuées dans le bureau de poste de Louvain-la-Neuve peuvent également l'être au sein des Points Poste, qui permettent aussi que soient exécutés des versements en liquide pour le paiement de petites factures de 300 euros maximum avec communication

structurée. Ils offrent aussi la possibilité aux clients de la Banque de La Poste d'y déposer leurs bulletins de virement. Les autres opérations financières effectuées aujourd'hui par la clientèle ne peuvent justifier à elles seules le maintien de ce bureau.

D'autres possibilités sont également accessibles via d'autres canaux comme l'e-shop ou des services destinés spécialement aux entreprises.

Enfin, je souhaite vous confirmer que La Poste veille constamment à améliorer les services rendus dans son réseau et tient compte de toutes les remarques formulées à ce sujet pour prendre les actions correctives qui s'imposent.

27.03 Jacques Otlet (MR): Monsieur le vice-premier ministre, je vous entends bien, mais j'ai l'impression que c'est La Poste qui vous a dicté votre réponse. En réalité, ce n'est pas tout à fait cela que je vous demandais.

Le première chose que je vous expliquais, c'est que les services déjà rencontrés aujourd'hui par les nouveaux Points Poste ne correspondent pas à la réalité quotidienne; des expériences ont déjà été tentées, mais non convaincantes.

Deuxièmement, les autorités communales et l'université n'ont pas été concertées. Elles ont reçu de La Poste ce que vous venez de me dire: "Nous avons décidé de fait que...". Aucune concertation, aucune discussion: la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, à travers son conseil communal, a décidé à l'unanimité de vous envoyer une motion pour exiger le maintien, tout comme l'université l'a demandé, ainsi que les entreprises. Ce que moi je vous demande, c'est de faire appliquer le contrat de gestion avec La Poste.

Ce que je vous explique aujourd'hui, c'est que la volonté des citoyens et des entreprises n'est pas rencontrée. Voulez-vous bien intervenir à nouveau auprès des autorités de La Poste pour demander que, selon le prescrit du contrat de gestion, elle accepte de maintenir au moins deux Points Poste dans une ville qui, je le rappelle, est tout à fait atypique par diverses autres fonctions que les autorités ne veulent jamais reconnaître?

27.04 Steven Vanackere, ministre: Nous faisons une copie d'une discussion tenue il y a quelques semaines dans cette commission Infrastructure suite à une question identique. Cette question a été reprise exactement aujourd'hui: d'après son contenu, vous me reprochez de lire des réponses dictées; je peux vous rétorquer que la question me semble aussi dictée par un public très assertif, disposant d'une accessibilité importante au monde de la politique.

J'ai fait appliquer le contrat de gestion.

Il est tout à fait vrai que cela représente une diminution du confort initial, même dans un environnement où beaucoup d'étudiants, d'académiciens ont un accès à internet beaucoup plus aisé que le public "normal" belge. Mais malheureusement, pour pouvoir maintenir la viabilité de cette entreprise, nous devons – ce n'est pas par plaisir que nous le faisons – fermer et remplacer des services bureaux par la gamme que je viens de vous énoncer.

Toutefois, je m'inscris totalement en faux contre l'insinuation selon laquelle la situation de Louvain-la-Neuve serait particulière, avec pour conséquence une non-application du contrat de gestion!

J'attendrai le troisième interpellant qui me posera la même question sur le même sujet. J'ai envie de vous dire avec beaucoup de fermeté que nous avons réexaminé cette situation à la suite de la question qui a été posée. Les analyses confirment le jugement initial de La Poste: il y a eu application du contrat de gestion. Je vous donne donc la réponse que je viens de vous donner.

27.05 Jacques Otlet (MR): Monsieur le ministre, j'entends bien votre réponse. Je communiquerai donc en ce sens en indiquant que, selon vous, le contrat de gestion est respecté et que vous suivez, en cela, la revendication de La Poste et son souhait.

En tant que politique, vous n'entrerez pas dans le débat avec La Poste pour analyser cette situation particulière.

27.06 **Steven Vanackere**, ministre: Si je disais autre chose aujourd'hui, je serais en contradiction avec ce que j'ai répondu voici quelques semaines à Mme Snoy.

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

De **voorzitter**: Hoewel mevrouw Ine Somers daarnet aanwezig was, heeft zij niet meegedeeld dat zij haar vragen nrs. 13301 en 13302 niet zou stellen. Die vervallen dus door afwezigheid zonder kennisgeving.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.23 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.23 heures.*