



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

13-07-2009

Namiddag

lundi

13-07-2009

Après-midi

cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
Ecolo-Groen!	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i>
FN	<i>Front National</i>
LDD	<i>Lijst Dedecker</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
N-VA	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
Open Vld	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
PS	<i>Parti Socialiste</i>
sp.a	<i>socialistische partij anders</i>
VB	<i>Vlaams Belang</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 52 0000/000	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 52 0000/000	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	CRIV	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
PLEN	<i>plenum</i>	PLEN	<i>séance plénière</i>
COM	<i>commissievergadering</i>	COM	<i>réunion de commission</i>
MOT	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurd papier)</i>	MOT	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

INHOUD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Samengevoegde vragen van	13	Questions jointes de	14
- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de investeringsplannen van de NMBS in de Kempen en Noord-Limburg" (nr. 14311)	13	- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les projets d'investissement de la SNCB en Campine et dans le Nord-Limbourg" (n° 14311)	14
- de heer Bert Schoofs aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de geplande spoorontsluiting van de regio Noord-Limburg" (nr. 14383)	13	- M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le projet de désenclavement ferroviaire de la région du nord du Limbourg" (n° 14383)	14
<i>Sprekers: David Geerts, Bert Schoofs, Steven Vanackere</i> , vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs: David Geerts, Bert Schoofs, Steven Vanackere</i> , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het samenwerkingsprotocol tussen de NMBS-Holding en regionale vervoersmaatschappijen" (nr. 14365)	16	Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le protocole de coopération entre la SNCB-Holding et les sociétés régionales de transport public" (n° 14365)	16
<i>Sprekers: Ine Somers, Steven Vanackere</i> , vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs: Ine Somers, Steven Vanackere</i> , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de proefprojecten inzake samenwerking tussen de NMBS en taximaatschappijen voor het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit" (nr. 14366)	18	Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les projets pilotes de collaboration entre la SNCB et des sociétés de taxis pour le transport de personnes à mobilité réduite" (n° 14366)	18
<i>Sprekers: Ine Somers, Steven Vanackere</i> , vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen		<i>Orateurs: Ine Somers, Steven Vanackere</i> , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles	
Samengevoegde vragen van	19	Questions jointes de	19
- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de functie van wijkpostbode" (nr. 14381)	19	- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fonction de facteur de quartier" (n° 14381)	19
- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de disponibiliteitsregeling bij De Post" (nr. 14385)	19	- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le régime de mise en disponibilité à La Poste" (n° 14385)	19
- 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. 14387)	19	- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état des lieux des négociations sociales à La Poste" (n° 14387)	19
<i>Sprekers: David Geerts, Steven Vanackere</i> , vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en		<i>Orateurs: David Geerts, Steven Vanackere</i> , vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques	

Institutionele Hervormingen

et des Réformes institutionnelles

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

22

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

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

22

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

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

24

24

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

24

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

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

23

23

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

24

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 13 JULI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 13 JUILLET 2009

Après-midi

La séance est ouverte à 14.23 heures et présidée par M. François Bellot.

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

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

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

01.01 Marie-Martine Schyns (cdH): Monsieur le ministre, la SNCB a développé durant tout le mois de juin une opération de promotion invitant à se rendre à Maastricht. La publicité était libellée comme suit: "2000 ans d'histoire, une impressionnante vitalité culturelle, plus de bistrots que de jours dans l'année, un paradis du shopping aussi riche que varié. Autant de bonnes raisons de visiter Maastricht! En ce moment, tout cela est possible en train pour seulement 15 euros aller-retour". Elle s'est achevée le 5 juillet et a sans doute incité beaucoup de gens à se rendre à Maastricht pour profiter des soldes du début du mois de juillet.

Monsieur le ministre, pensez-vous qu'il soit opportun pour une entreprise publique nationale d'inciter les consommateurs à se rendre en dehors de nos frontières pour une activité de shopping, qui plus est dans une période de crise au cours de laquelle les mouvements des échanges sont ralentis? Envisagez-vous de promouvoir de la même manière la circulation à l'intérieur de notre pays pour favoriser le shopping, par exemple à Liège ou à Verviers?

01.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, madame, la promotion de la relation ferroviaire de et vers Maastricht relève de la responsabilité de "Voyageurs International" qui, comme vous le savez, est une activité commerciale qui n'est pas subsidiée par l'État. Je dois dès lors mettre l'accent sur un premier élément: aucune subvention de l'État n'a été allouée directement ou indirectement pour cette campagne. La campagne a été financée par la ville de Maastricht, la province du Limbourg néerlandais et les recettes commerciales internationales de cette relation.

L'objectif de la campagne est de convaincre les voyageurs qui effectuent une escapade à Maastricht d'opter pour le train plutôt que pour la voiture. Ceci cadre parfaitement avec l'objectif de la stratégie

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

01.02 Minister Steven Vanackere: De promotiecampagne voor de treinverbinding met Maastricht is een commerciële activiteit die niet door de overheid gesubsidieerd wordt. Die campagne werd gefinancierd door de stad Maastricht, de Nederlandse provincie Limburg en met de commerciële inkomsten van het internationaal reizigersverkeer op die lijn. Met de campagne wil men reizigers die een uitstap naar Maastricht

de mobilité mise en place actuellement en Belgique, à savoir promouvoir l'utilisation des transports publics.

Pour inciter les voyageurs à prendre le train, la campagne s'appuie sur les grands piliers touristiques typiques de Maastricht, le shopping et la gastronomie.

Il est essentiel de souligner qu'une campagne similaire est menée aux Pays-Bas afin d'inciter les clients en provenance de la région de Maastricht à se rendre en train en Belgique. En d'autres termes, il existe ici un équilibre qui se découvre uniquement si l'on en connaît les deux aspects.

Diverses initiatives visant à promouvoir la visite des villes ont déjà été prises par la SNCB, Direction Voyageurs National. C'est ainsi que, pour la troisième année consécutive, celle-ci propose un 'Billet Shopping' à prix avantageux valable les week-ends des mois de décembre et janvier ainsi que pendant toutes les vacances de Noël.

Quant à votre question relative à l'encouragement du shopping à l'intérieur du pays, la SNCB ne reste pas passive non plus. De plus, la SNCB, Direction Voyageurs National encourage également de différentes manières la visite de villes belges. Des accords de partenariat ont ainsi été conclus avec les services touristiques de plusieurs villes, ce qui permet aux personnes voyageant en train de bénéficier d'avantages pour certains musées, événements ou attractions sur simple présentation de leur billet de train ou de leur pass. Cette offre est en ligne depuis le 1^{er} juin dernier et s'étoffera en permanence de nouveaux avantages dans d'autres villes.

Par ailleurs, dans le cadre de certains grands événements ou pour des attractions importantes généralement situées dans les villes, les billets combinés B-Excursion (train + accès) ont été créés, ce qui incite également le public à visiter les villes concernées en Belgique.

01.03 Marie-Martine Schyns (cdH): Monsieur le ministre, je suis pleinement rassuré de constater que cette initiative a été financée par la ville de Maastricht (secteur touristique du Limbourg). Par conséquent, il n'y a aucune répercussion financière sur le plan national. Bien entendu, pour un meilleur développement durable, il est plus intéressant de s'y rendre en train plutôt qu'en voiture. On ne peut donc qu'abonder dans ce sens.

Par rapport à la campagne qui a lieu actuellement aux Pays-Bas, celle-ci a-t-elle été financée par des villes ou des fédérations du tourisme, etc.? Vous pourrez me fournir la réponse ultérieurement. Je voulais simplement savoir si l'équilibre était le même ou si c'était la SNCB qui avait financé cette campagne.

01.04 Steven Vanackere, ministre: Je peux déjà vous répondre. Dans la mesure où ce que j'ai décrit pour la Belgique est le fruit d'une logique et de règles européennes, je présume qu'il en est de même pour les autres pays et que leurs campagnes ne sont pas financées par les deniers publics mais bien menées dans une logique commerciale.

01.05 Marie-Martine Schyns (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

plannen, ervan overtuigen de auto op stal te laten en de trein te nemen, wat volledig spoort met de promotie van het openbaar vervoer. Te dien einde worden in die campagne de troeven van Maastricht als shoppingparadijs en stad van gastronomische geneugten uitgespeeld. In Nederland loopt er een gelijksoortige campagne om de inwoners van de regio Maastricht ertoe aan te zetten met de trein naar België te reizen.

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

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

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

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

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

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

02.01 **Eric Thiébaut** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis quelque temps, sur les chaînes nationales, on peut voir des clips réalisés par Infrabel qui sensibilisent le public sur les risques pour les voitures et les piétons aux passages à niveau non gardés.

Dans ce contexte, je souhaite attirer votre attention sur le péril que constitue le passage à niveau de la Chasse de Saint-Ghislain (commune de Boussu) pour les piétons et les cyclistes suite à la fermeture du tunnel souterrain qui était censé les protéger pour la traversée des voies.

J'ai reçu de nombreux témoignages critiquant la solution choisie de bétonner l'accès à ce tunnel, suite aux nombreuses inondations dont il a été victime, plutôt que d'en faire un entretien régulier.

À l'heure actuelle, piétons et cyclistes sont soumis à de longues attentes et il m'est revenu que de nombreux enfants en vélo prennent le risque de traverser le passage niveau au signal rouge sous prétexte de ne pas arriver en retard à l'école

En cette période de vacances et avec la présence probable d'un nombre accru d'enfants en vélo sur les voies, je ne dois pas vous rappeler combien le risque d'accident est grand.

Monsieur le ministre, est-il normal que, pour éviter l'entretien d'un tunnel sous un passage un niveau, celui-ci fasse l'objet d'une fermeture et d'un bétonnage complet?

La SNCB, via son gestionnaire Infrabel, est-elle consciente des risques qu'elle fait prendre aux enfants, piétons et cyclistes, désireux de traverser ce passage à niveau de l'entité de Boussu?

Les panneaux de signalisation et de dissuasion sont-ils suffisamment visibles?

Des solutions pour rouvrir l'accès à ce tunnel sont-elles étudiées?

La construction d'une passerelle est-elle envisageable?

Je me suis rendu sur place; il y a quatre ou cinq voies à traverser. Le sentiment d'insécurité y est très important, notamment en vélo.

02.02 **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, monsieur, la subsidiarité est un beau principe permettant de déterminer la responsabilité de chacun dans chaque situation. Il est important de s'en souvenir en cas d'évaluation d'une situation pour tenter de l'améliorer et lors d'une question au ministre fédéral.

Lors de la rectification du tracé des voies et de l'électrification de la ligne 78 Saint-Ghislain/Tournai, en 1982, la SNCB a mis en service le

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

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

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

passage à niveau dans la rue Chasse, ainsi qu'un couloir sous voies à proximité de celui-ci. Le but en était de supprimer ultérieurement le passage à niveau. Ce passage à niveau est muni de barrières partielles et de signalisations lumineuses qui fonctionnent normalement. La sécurité des usagers de la route, piétons et cyclistes compris, est donc assurée pour autant qu'ils respectent la signalisation routière à droite du passage à niveau précité.

Le 23 juin 1982, la commune de Boussu et la SNCB ont signé une convention en vertu de laquelle l'administration communale de Boussu assure, à ses frais, les travaux d'entretien, de modification et de renouvellement du couloir sous voies. L'administration communale de Boussu a fermé ce couloir à la circulation piétonne le 11 mars 1986, car il était en permanence sous une hauteur d'eau d'environ 1 mètre.

02.03 Eric Thiébaud (PS): La preuve qu'il a été bien conçu!

02.04 Steven Vanackere, ministre: Ce qui se conçoit bien doit quand même être bien entretenu... J'en suis convaincu.

Cette hauteur d'eau de 1 mètre est née de la déficience des pompes, dont la commune de Boussu avait la charge de l'entretien en vertu de la convention précitée. L'administration communale a placé des grilles cadenassées de 1,2 mètre de hauteur. En septembre 1988, la SNCB a écrit à la commune de Boussu pour lui signaler que cette situation entraînait des dégradations et que les riverains se plaignaient que cet endroit devenait insalubre et dangereux. La SNCB demandait également à la commune de procéder à la vidange du couloir sous voies et à la remise en état des installations de pompage.

La commune de Boussu a répondu, le 3 octobre 1988, qu'elle mettait tout en œuvre pour rétablir un pompage régulier et qu'elle avait bouché les accès de ce passage sous voies par une barrière fixe pour éviter les accidents en tous genres, étant donné la destruction régulière de l'éclairage plafonnier par des actes de vandalisme. Ni la SNCB à l'époque, ni Infrabel actuellement ne sont dès lors responsables de l'inondation et de la fermeture du couloir sous voies, ainsi que du défaut d'entretien de celui-ci.

Lors des travaux d'entretien réalisés il y a quelques années, Infrabel a jugé bon de murer chaque extrémité du couloir et de couvrir cette trémie d'accès par des dalles en béton pour supprimer des risques d'accident et éviter des actes de vandalisme et des dépôts clandestins de déchets divers.

Si cela s'avère nécessaire, cette fermeture provisoire peut être enlevée sans causer de dégât au couloir sous voies.

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

Op 23 juni 1982 sloten de gemeente Boussu en de NMBS een overeenkomst op grond waarvan de gemeente Boussu op eigen kosten moet zorgen voor de onderhouds-, aanpassings- en vernieuwingswerken aan de tunnel onder de sporen.

02.04 Minister Steven Vanackere: Doordat de pompen – die de gemeente moet onderhouden – niet werken, stond er voortdurend een meter water in de gang. De gemeente sloot de tunnel en liet er afgesloten hekken plaatsen. In september 1988 wees de NMBS de gemeente Boussu er in een brief op dat er zo schade werd aangericht. De NMBS vroeg de gemeente de tunnel onder de sporen watervrij te maken en de pompinstallatie te herstellen.

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

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

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

Infrabel is bereid om zich samen met het gemeentebestuur van

Boussu te buigen over de voorwaarden voor een eventuele heropening van die voetgangers-tunnel, in de geest van de beheersovereenkomst van 23 juni 1982, en ook over de mogelijkheid om de overweg af te schaffen.

02.05 Eric Thiébaud (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je trouve dommage qu'Infrabel investisse maintenant dans une campagne de communication très percutante qui montre des personnes happées par un train lorsqu'elles traversent un passage à niveau, et qu'elle n'agisse pas alors qu'une action concrète est possible.

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

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

Monsieur le ministre, vous êtes apparemment disposé à revoir ce problème qui date depuis longtemps, ce tunnel ayant été fermé bien avant votre entrée en fonction.

02.06 Steven Vanackere, ministre: Qu'il s'agisse de mon prédécesseur, de moi-même ou de mon successeur, à partir du moment où des deniers fédéraux sont utilisés pour gérer des infrastructures, il est souvent demandé aux autorités locales d'assurer l'entretien. C'est une question de responsabilité quant à la prise en charge de ce qui incombe à l'un ou à l'autre.

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

En l'occurrence, j'ai envie de dire "pacta sunt servanda", étant donné qu'un contrat qui n'a rien d'exceptionnel existe. Là où on met l'infrastructure à disposition, les municipalités doivent le plus souvent l'entretenir. Le jour où, malheureusement, l'entretien n'est plus fait, on ne peut pas exiger d'Infrabel qu'elle s'en occupe. Actuellement, cela ne fonctionne pas de cette manière.

Un dialogue adulte entre la commune et Infrabel peut mener à une solution mais elle tombera toujours sous la logique de l'équilibre entre ceux qui sont responsables de l'entretien de l'infrastructure et ceux qui la mettent à disposition.

02.07 Eric Thiébaud (PS): Voilà qui est clair, monsieur le ministre!

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

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

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

03.01 Hendrik Daems (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, de minister weet ongetwijfeld dat ik in een ver verleden nog iets met De Post te maken heb gehad.

03.02 Minister **Steven Vanackere**: Toch geen ver verleden?

03.03 **Hendrik Daems** (Open Vld): Het hangt ervan af hoe u dat definieert.

03.04 Minister **Steven Vanackere**: In politieke zin.

03.05 **Hendrik Daems** (Open Vld): In de politiek is dat een gigantisch ver verleden, bijna een lichtjaar. Ik zal ook niet flauw doen. Het is een klassieke vraag van een individu, vertaald naar een principe, dat ik toch belangrijk genoeg acht.

Waarover gaat het?

De Post heeft in het zogenaamde Refocusprogramma een aantal examens uitgeschreven voor medewerkers. Ze doet dat elk jaar of zelfs een paar keer per jaar. Wat zou nu blijken, luidens een betrokkene? We zullen daarover niet flauw doen en ik zal evenmin namen noemen. De betrokkene slaagt in 2007 voor een examen, hij komt als medewerker in dienst van De Post en komt dan tot de vaststelling dat iemand die een jaar voordien in dezelfde omstandigheden, in hetzelfde examen, in hetzelfde kader en onder dezelfde voorwaarden is aangeworven, 250 euro per maand meer zou verdienen. Dat is toch niet weinig. Een klein verschil zou logisch zijn, omdat hij later in dienst is getreden en minder anciënniteit heeft, maar dat is hier niet het geval.

Er zijn twee elementen in de kwestie van belang. Voor mij is De Post, voor alle duidelijkheid, een autonoom bedrijf. Ik wil mij daarmee niet bemoeien, maar indien blijkt dat het niet zomaar een contractueel verhaal is of zelfs indien het een contractueel verhaal is, blijft de vraag overeind waarom men in dezelfde omstandigheden zoiets zou doen. De Post is een autonoom bedrijf, maar het aandeelhouderschap berust toch in grote mate bij de overheid. Waarom zou zoiets worden gedoogd in het personeelsbeleid, aangezien het toch wat ontevredenheid met gevolgen voor de interne functionering van het bedrijf kan teweegbrengen?

Mijn vraag is eenvoudig. Kan het? Als het kan, wat zijn daarvoor de redenen? Is de betrokkene gerechtvaardigd om zich daarover ongelukkig te voelen? Indien niet, dan zal ik hem dat ook meedelen en dan geldt dat meteen ook voor de enkele honderden die in dezelfde omstandigheden werken.

Indien wel, dan rijst de vraag of u geen signaal zou kunnen geven, wat mij betreft zonder tussenbeide te komen. Ik ben gedurende vier jaar niet tussenbeide gekomen in het dagelijks beleid van De Post. Ik denk dat dat ook goed is geweest, met vallen en opstaan. Ondertussen hebben we, eerst met Rombouts en nadien met Thys, de boel echt een elan kunnen geven.

Tot daar mijn vraag, mijnheer de voorzitter, het is misschien een detailvraag, maar op principeel vlak is ze niet onbelangrijk.

03.06 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, collega, u raakt inderdaad een relatief belangrijk principe aan.

Ik zal eerst wat punctuele informatie geven en daarna ingaan op uw

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

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

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

03.06 **Steven Vanackere**, ministre: En 2006, un important programme de restructuration baptisé Refocus a été mené à bien

heel concrete en principiële vragen.

Het klopt dat in 2006 bij De Post een belangrijke herstructurering heeft plaatsgevonden, met name de splitsing van het mail- en het retailnetwerk, gekend onder de naam Refocus.

De implementatie van Refocus is in twee fasen gebeurd. In een eerste fase gaf men aan de statutaire personeelsleden de mogelijkheid om alsnog een bevordering te bekomen zonder selectieprocedure voor zover ze al eerder waren geslaagd voor een bevorderingsexamen. Fase twee ging gepaard met de organisatie van een grootscheeps examen, gevolgd door een interview.

De laureaten van beide fasen konden worden benoemd in de destijds bestaande rangen 10 – niveau 1 – en 25 en 24 – niveau 2.

Met ingang van 1 januari 2007 werd een akkoord bereikt met de sociale partners over de invoering van de zogenaamde functieclassificatie. Dat betekent onder meer dat vanaf 1 januari 2007 marktconforme barema's worden aangewend, gekoppeld aan het gewicht van de functie die men uitoefent. Deze noties van verloning in functie van het gewicht van de functie die men uitoefent, vervangt de vroegere rangen.

In dat akkoord werd er tevens in voorzien dat de barema's verbonden aan rangen, die van toepassing waren op 31 december 2006, in uitdoving blijven bestaan, ook al kan dat soms betekenen dat ze hoger liggen dan de vanaf 1 januari 2007 ingevoerde nieuwe marktconforme barema's.

Een gevolg hiervan is inderdaad dat er een onderscheid bestaat tussen de barema's die onder de noemer verworven rechten vallen en de barema's van personeelsleden die pas na 1 januari 2007 een nieuwe functie hebben bekomen.

Dat is de punctuele uitleg, maar ik wil ingaan op uw uitnodiging. Uw vraag is geen detailvraag over een individueel geval. U kaart inderdaad een belangwekkend vraagstuk aan. Ik heb geleerd dat wanneer men in een overheidsbedrijf aan veranderingsmanagement wil doen, de tijd soms de beste bondgenoot is om situaties, waarvan men vindt dat ze niet marktconform zijn, aan te passen.

De tijd laat toe om degenen die een bepaalde positie hebben, gerust te stellen en hen te zeggen dat er geen bigbang komt waarbij ze allemaal moeten inleveren. We erkennen dat zij een bepaald verwachtingspatroon hebben dat we willen respecteren, maar we zullen in de toekomst een andere aanpak hanteren voor hun nieuwe jonge collega's.

Ik durf te beweren, en ik ben benieuwd of u daarmee kunt instemmen, dat dit in overheidsbedrijven soms de enige weg is om naar een grotere dynamiek in het personeelsbeleid te gaan en om te vermijden dat de betrokkenen voor een verschrikkelijke keuze komen te staan, namelijk ofwel in een klap het probleem verhelpen, omdat een en ander niet marktconform is, door aan de mensen te vragen of zij met een inlevering instemmen, ofwel nooit iets veranderen.

De werkwijze die erin bestaat vanaf een bepaalde datum de

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

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

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

nieuwelingen in het systeem van een enigszins andere regeling te doen genieten, lijkt mij een manier om normaal gesproken binnen een tijdspanne van een generatie een aantal zaken op te lossen.

U wijst terecht op de noodzakelijke autonomie van De Post in de bewuste materie. Niettemin durf ik het voorgaande op politiek vlak mee te endosseren als zijnde de waarschijnlijk beste weg om vooruit te gaan.

Heeft zulks tot gevolg dat er discriminatie op de werkvloer komt? Ik meen van niet, omdat ik discriminatie beschouw als het ongelijk behandelen van mensen die gelijk zijn en het gelijk behandelen van mensen die ongelijk zijn. In het concrete geval gaat het wel degelijk over mensen die perfect te identificeren zijn en die vanaf een bepaald systeem in een bepaald project instappen en daarvan dan ook alle consequenties aanvaarden.

U hoort mij voormelde logica verdedigen, hoewel ik wil erkennen dat ze in sommige, individuele gevallen best wel een pijnlijke zaak is. Ik geloof echter dat wij ter zake op het verstrijken van de tijd zullen moeten rekenen om de problemen te laten wegebben.

03.07 Hendrik Daems (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, (...) (zonder micro), om de eenvoudige reden dat wanneer bepaalde personeelsleden statutair verbonden zijn, zij in een andere context werken dan contractuelen. Indien u met andere woorden het heel zwaarwichtige *pacta sunt servanda* naar boven wil halen, valt er uiteindelijk wel wat voor te zeggen dat de context waarin werknemers onder een bepaalde omstandigheid zijn ingetreden, moet worden gerespecteerd. Ook moet dan worden aanvaard dat voornoemde context kan wijzigen.

Wij moeten elkaar goed begrijpen. Een en ander veroorzaakt natuurlijk enige wrijving op de werkvloer. We belanden dan immers in een situatie waarin werknemer A en werknemer B exact dezelfde functie in exact dezelfde omstandigheden uitoefenen, maar verschillend worden beloond.

Ik zou graag, indien ik mag, een parallel trekken die in vele bedrijven merkbaar is, namelijk het verschil tussen mannen en vrouwen. Ook daar gebeurt het dat een man en een vrouw die in exact dezelfde omstandigheden dezelfde job uitoefenen, een verschillend loon krijgen.

Kan voornoemd probleem worden opgelost? Waarschijnlijk kan het niet worden opgelost. Kan het probleem in de tijd worden uitgevlakt? Dat kan waarschijnlijk wel.

Over voorgaande context verschillen wij ter zake niet van mening. Het is echter wel interessant en goed dat u de situatie hebt verduidelijkt. Op die manier kan immers voor eens en voor altijd via het individuele geval meer algemeen worden gesteld dat de gewijzigde omstandigheden het moment zijn waarop iemand de kans heeft gekregen een job te hebben. Laten we wel wezen: in de huidige omstandigheden is een job hebben, nog altijd heel wat beter dan geen job hebben.

Op dat vlak voel ik mij dus perfect voldaan door het antwoord van de

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

minister. Ik ben het bovendien met zijn antwoord eens, voor zover een en ander geen overdreven perturbaties op de werkvloer met zich brengt en gegeven het feit dat het systeem mee door de sociale partners wordt gedragen. In het tegenovergestelde geval zou de kwestie immers niet kunnen zijn geregeld geweest.

03.08 Minister **Steven Vanackere**: Zo is dat.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

04.01 Valérie Déom (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la libéralisation du service postal ainsi que la fermeture de bureaux de poste qui en résulte font couler beaucoup d'encre et font l'objet de nombreuses questions dans cette commission. Nous ne sommes donc pas sans savoir qu'à chaque fermeture de bureau, La Poste s'engage à assurer l'ouverture d'un Point Poste. La vocation de ce dernier est de fournir un service compensatoire mais de qualité aux usagers privés de leur bureau de poste.

Toutefois, un cas concret m'a été rapporté qui contrevient à cette ambition qui est d'ailleurs une obligation dans le contrat de gestion. Un commerçant ayant accepté il y a plus d'un an de servir de Point Poste voit, bien malgré lui, diminuer le nombre de ses clients alors qu'il espérait bien sûr l'inverse. Le problème était et est toujours l'avisage qui n'a jamais fonctionné. Dès lors, le suivi des recommandés ne peut être assuré et les usagers sont obligés de se rendre au bureau de poste de la ville voisine, délaissant le Point Poste et les courses qu'ils pourraient faire dans cette petite épicerie.

À cela s'ajoute une rentabilité – ce mot est à la mode à La Poste – bien trop maigre par rapport à l'investissement consenti: plafond de virements possibles trop bas et vente des timbres bien insuffisante. Difficile dans ces conditions de payer l'employé engagé précisément en prévision du travail supplémentaire que devait engendrer la mise en place du Point Poste. Ayant visité ce Point Poste, j'ai demandé à cette personne si elle agirait de la même façon si c'était à refaire et elle m'a répondu par la négative.

Monsieur le ministre, il est difficile de garantir la qualité du service aux usagers quand le matériel nécessaire fait défaut. Mes questions sont donc les suivantes. Ce cas est-il un cas isolé? Je ne le crois pas. Dans le cas contraire, combien de Points Poste attendent encore le matériel nécessaire à leur bon fonctionnement? Quels sont les délais prévus pour équiper les Points Poste?

Quelles sont les démarches à suivre ou les personnes à contacter par tout commerçant confronté à ce type de problèmes? Hormis ces problèmes d'équipement, La Poste est-elle confrontée à d'autres difficultés l'empêchant de répondre de manière complète aux demandes des Points Poste – par exemple en termes de formation du personnel?

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

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

Enfin, combien de Points Poste ont-ils cessé leurs activités depuis le début de la restructuration du réseau postal belge pour quelque raison que ce soit (rentabilité, problème d'équipement ou autres)?

04.02 Steven Vanackere, ministre: Madame Déom, d'une manière générale, La Poste souhaite que "l'avisage" - c'est-à-dire la mise à disposition dans un point de service d'un envoi qui n'a pas pu être distribué à domicile - soit attribué à l'ensemble des bureaux de poste et Points Poste du pays. Il se peut que, dans certains cas, "l'avisage" ne soit pas prévu dans certains Points Poste. Les raisons peuvent en être diverses: opérationnelle, contractuelle (si un Point Poste refuse l'avisage), ou locale (proximité d'autres services postaux).

Actuellement, La Poste revoit complètement les points d'avisage et met en place un modèle opérationnel de qualité qui peut répondre à la fois aux attentes des clients, des partenaires Points Poste et de La Poste. Dès qu'il est décidé de doter de l'avisage un Point Poste, le délai moyen pour le mettre en place est de 15 jours. À ce stade, 73 % des Points Poste assurent le service d'avisage.

S'agissant de la résolution de problèmes qui peuvent se poser, chacun des Points Poste est relié à une personne de référence à La Poste, qui porte le titre de "field manager", chargée de traiter les différentes questions. Je ne peux qu'encourager le Point Poste qui fait l'objet de cette question de contacter cette personne.

La mise en place des Points Poste, comme tout autre projet ou installation, affronte différents problèmes locaux. Dans la plupart des cas, ceux-ci sont minimes et réglés par les équipes qui sont dévolues au lancement des Points Poste.

La Poste a pu ouvrir plus de 600 Points Poste en deux ans et demi. Cela n'aurait pas été possible si elle avait été confrontée à des problèmes majeurs. Dans tous les cas, La Poste reste particulièrement attentive au suivi de cette question, tant en termes d'infrastructure que sur le plan du personnel, afin d'assurer la continuité d'un service de qualité à sa clientèle.

Quarante-sept Points Poste ont été fermés depuis le début du projet pour diverses raisons, par exemple quand le partenaire Point Poste ne respecte pas ses engagements ou éprouve des difficultés financières, lorsque l'exploitation cesse ou encore à la suite d'une décision unilatérale du partenaire.

Pour conclure, La Poste restera attentive à la maintenance des Points Poste pour en assurer le fonctionnement opérationnel. De plus, elle suit activement l'évolution des flux de sa clientèle en vue de lui offrir le meilleur service.

04.03 Valérie Déom (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Quand vous dites que 73 % des Points Poste disposent de l'avisage, quelle est la référence?

04.04 Steven Vanackere, ministre: Les 73 % sont exprimés en pourcentage du total des Points Poste.

04.05 Valérie Déom (PS): Donc, 27 % des Points Poste doivent

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

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

De Post heeft in tweeënhalf jaar tijd meer dan zeshonderd PostPunten geopend en blijft aandacht besteden aan de follow-up. Zevenenveertig PostPunten werden sinds de start van het project gesloten.

encore être équipés?

04.06 Steven Vanackere, ministre: Il faut tenir compte du fait que, sous certaines conditions, il est concevable que l'avisage ne soit pas installé partout.

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

04.08 Steven Vanackere, ministre: C'est une obligation de moyens.

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

04.10 Steven Vanackere, ministre: Tant qu'on ne dit pas que c'est la faute du ministre... Géoroute a bon dos, tout comme moi!

04.11 Valérie Déom (PS): Cette personne n'a pas pu se constituer une clientèle, car les gens ont continué à se rendre dans le bureau de poste voisin, avec les difficultés que nous connaissons.

Nous ne reviendrons pas sur l'ouverture de Points Poste, mais encore ne doivent-ils pas connaître de problèmes de rentabilité. Cela porte préjudice à la qualité du service rendu aux citoyens par La Poste.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

05.01 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, Le Conseil de la Concurrence vient d'infliger à Proximus une amende de 66 millions d'euros pour abus de position dominante sur le marché des clients professionnels. Cela concerne les années 2004 et 2005.

Il apparaît que, depuis, Proximus n'aurait pas modifié ses pratiques sur le marché business et, en conséquence, risque d'être lourdement condamné pour les années 2006 à 2009.

En sus des actions menées par d'autres opérateurs envers Proximus devant le tribunal de commerce, ce n'est pas moins d'un milliard d'euros dont il est question aujourd'hui si on cumule les requêtes

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

04.08 Minister Steven Vanackere: Dat is een inspanningsverbintenis.

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

04.10 Minister Steven Vanackere: Georoute heeft een brede rug, net als ik!

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

Sindsdien zou Proximus echter ongestoord zijn gang blijven gaan op de markt. Als we de onderscheiden verzoekschriften bij de rechtbank van koophandel

introduites par les concurrents et les intérêts de retard sur les amendes à percevoir éventuellement.

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

Je vous remercie pour votre réponse.

bijentellen, gaat het om een miljard euro!

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

05.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, le Conseil de la Concurrence a effectivement condamné Belgacom dans une décision du 26 mai 2009. Le Conseil a indiqué que Belgacom Mobile avait, durant la période 2004-2005, abusé de sa position dominante en appliquant à ses clients professionnels des tarifs trop bas pour les appels sur son propre réseau, ce qui a été qualifié de "price squeeze". De ce fait, les concurrents de Belgacom Mobile auraient subi un préjudice. Quatre autres faits ont été rejetés par le Conseil.

Belgacom Mobile a introduit un recours contre cette décision. Elle estime que le Conseil n'a pas démontré qu'elle disposait d'une position dominante ni que ses tarifs étaient trop bas. Le recours susmentionné est en cours. Belgacom Mobile considère que le respect de la réglementation en vigueur est important. Dès lors, il va de soi qu'elle respectera les décisions des cours et tribunaux.

Belgacom Mobile est convaincue que, contrairement à ce qu'indique le jugement du Conseil, elle ne disposait pas d'une position dominante durant la période 2004-2005 ni d'ailleurs au cours des années suivantes. Elle est également convaincue que ses tarifs ne sont pas trop bas mais qu'ils ont été définis correctement dans un environnement concurrentiel. Enfin, Belgacom Mobile fait savoir qu'elle est persuadée que la procédure d'appel débouchera sur une fin favorable pour elle.

Pour toutes ces raisons, je considère qu'il est prématuré de faire mention de risques de demandes en dommages et intérêts.

05.03 François Bellot (MR): Monsieur le vice-premier ministre, les requêtes vont de un milliard d'euros, si Belgacom les perd toutes, à zéro euro. Nous attendrons l'aboutissement de la procédure d'appel, étant entendu que dans quatre affaires que j'ai évoquées, il a été donné raison à Belgacom dans son approche.

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

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

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

06.01 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, le Collège échevinal de la commune d'Assesse est en relation étroite avec les services de la SNCB en vue d'améliorer le site de l'ancienne gare d'Assesse située sur la ligne 162 Namur-Luxembourg. Il est

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

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

Verzoeken om schadeloosstelling zijn momenteel voorbarig.

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

06.01 François Bellot (MR): U antwoordde onlangs op een vraag van een collega dat er voor de stopplaatsen zonder station een

notamment prévu d'abattre les anciens bâtiments de la gare d'Assesse et d'améliorer de manière globale le site, en bien piteux état.

Lors d'une récente commission de l'Infrastructure, vous avez répondu à un collègue que les points d'arrêt sans gare faisaient l'objet d'un programme de travaux en vue d'améliorer à la fois la sécurité et le confort des usagers à ces endroits.

Pouvez-vous m'indiquer dans quel délai l'assainissement de cette gare, située le long de la ligne 162 et qui offre une image particulièrement détériorée aux abords de la ligne SNCB, sera-t-il entrepris?

En quoi consisteront les travaux et quel est le montant estimé de ceux-ci?

Les travaux seront-ils effectués en une seule phase ou existe-t-il plusieurs phases programmées? En cas de phases multiples, quel sera le délai individuel pour chacune des phases?

06.02 Steven Vanackere, ministre: Cher collègue, la démolition de l'ancienne gare d'Assesse est prévue mais elle n'interviendra pas avant 2011 car le bâtiment abrite encore des installations télécoms qui seront mises hors service lors de la reprise par un nouveau central téléphonique automatisé.

Les travaux de modernisation de ce point d'arrêt vont comprendre trois volets: le réaménagement des voies et de la signalisation, la création d'un couloir sous-voies - en espérant qu'il ne sera pas inondé, l'aménagement d'un parking voitures et la pose de minimum six râteliers couverts et éclairés pour vélos.

Les études techniques pour ces travaux sont en cours. Ils seront réalisés en plusieurs phases. Le planning exact de la réalisation est actuellement à l'étude et sera défini en accord avec Infrabel, la SNCB-Holding et bien sûr l'administration communale.

06.03 François Bellot (MR): Monsieur le président, je me permettrai de communiquer ces éléments à l'administration communale qui est très demanderesse, et qui est d'ailleurs prête à s'associer non seulement pour entretenir les ponts mais aussi le parking et les environs de la gare.

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

07 Samengevoegde vragen van

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

- de heer Bert Schoofs aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de geplande spoorontsluiting van de regio Noord-Limburg" (nr. 14383)

07 Questions jointes de

programma bestaat voor de uitvoering van werken met het oog op meer veiligheid en reizigerscomfort. Wanneer zal de site van het vroegere station Assesse (lijn 162), die zich in een bedroevende staat bevindt, worden gesaneerd? Welke werken zullen er precies worden uitgevoerd en op welk bedrag worden ze geraamd? Zullen ze in verscheidene fases worden uitgevoerd?

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

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

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

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

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

- **M. Bert Schoofs** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le projet de désenclavement ferroviaire de la région du nord du Limbourg" (n° 14383)

07.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het verleden hadden onze vragen over de Kempen meestal een klagende ondertoon. Nu lezen wij goed nieuws in de krant, namelijk dat er plannen zijn voor een verdere spoorontsluiting van de Kempen en Noord-Limburg.

Het voorwerp dat in de krant werd aangehaald, is de elektrificatie van de lijn Herentals-Mol-Hamont en een bijkomend spoor tussen Mol en Neerpelt.

Het ging om een klein artikeltje, dus ik veronderstel dat dit artikeltje de basis is geweest van een studie die meer impact had, zeker omdat men het had over een toekomstvisie.

Mijnheer de minister, wanneer wordt die toekomstvisie in concrete plannen omgezet? Wat is de timing van de investeringen? Welke zijn de prioriteiten? Wat is de kostprijs en de realisatiegraad hiervan, die men hopelijk binnen enkele jaren zal kunnen vaststellen?

07.02 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de pertinente vragen van de vorige spreker. Ik focus natuurlijk iets meer op de ontsluiting van de regio Noord-Limburg die via de Kempen met zowel Antwerpen als Brussel kan worden verbonden.

De elektrificatie van de lijn 18, zoals ze destijds werd genummerd, was in 1983 blijkbaar ook al voorzien, maar na 26 jaar is er nog niets gebeurd. Het zou de bedoeling zijn om elk half uur een trein vanuit Hamont richting Antwerpen en Brussel te laten sporen.

Mijnheer de minister, wat is er aan van deze plannen? Hoe concreet zijn ze met betrekking tot de timing en het budget?

07.03 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, ik zal de vraagstellers allicht gedeeltelijk ontgoochelen in de mate dat zij heel concrete elementen verwachten. Ik zal toch proberen zo getrouw mogelijk informatie te geven. Waar er geen concrete antwoorden mogelijk zijn, moet ik toepassing maken van het adagium dat het schoonste meisje maar kan geven wat zij heeft en niet meer dan dat. Met betrekking tot de elementen waarover ik u nog geen informatie kan verstrekken, vraag ik u om geduld te oefenen.

De bestaande spoorinfrastructuur in de Kempen maakt het moeilijk om meer treinen te laten rijden want van Herentals tot Neerpelt is er,

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

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

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

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

07.03 Steven Vanackere, ministre: En raison de l'infrastructure existante en Campine, il est difficile de faire circuler plus de trains mais l'élargissement de l'offre ferroviaire en Campine anversoise et limbourgeoise est à l'examen. Une étude est menée en coopération avec les sociétés régionales de transport pour identifier les chaînons manquants

zoals u weet, nog geen elektrificatie. Tussen Mol en Neerpelt moeten de treinen in de twee richtingen over een enkel spoor rijden. Het is juist dat er inderdaad wordt bestudeerd wat kan worden gedaan om het bestaande treinaanbod uit te breiden in de Antwerpse en Limburgse Kempen. De technische studie en de mobiliteitsstudie zijn nog aan de gang en het is nog niet zeker hoe het toekomstige treinaanbod er exact zal uitzien, welke stations eventueel bijkomend zullen worden bediend en welke investeringen hiervoor nodig zijn, en hoeveel dit zal kosten. Er loopt een studie om via marktpotentiëlen en in samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen, missing links op te sporen en het treinaanbod ook beter af te stemmen op de behoeften van de reizigers en de potentiële reizigers. De resultaten hiervan worden tegen midden volgend jaar verwacht.

De NMBS heeft in dit opzicht haar wensen voor het uitbreiden of het optimaliseren van het treinaanbod in de Antwerpse en Limburgse Kempen aan Infrabel kenbaar gemaakt. De plannen van de NMBS vragen de volgende werken: de elektrificatie van de lijn Herentals-Mol-Neerpelt en het op dubbel spoor brengen van de baanvakken Mol-Neerpelt. Ook de reactivering van de lijn Neerpelt-Hamont-Weert en de lijn Hasselt-Weert wordt overwogen.

Infrabel voert momenteel een grondige evaluatie van deze voorstellen uit. Er is dan ook nog geen beslissing genomen over de eventuele realisatie van deze werken. De budgettaire berekening maakt natuurlijk deel uit van de studie. In elk geval zijn deze werken niet ingeschreven in het lopende meerjareninvesteringsplan 2008-2012. Overleg hierover met de overheid vond evenmin plaats. Bijgevolg is het voorbarig vandaag een timing voor deze werken mee te delen.

Zoals u merkt, ben ik vandaag niet in staat om op de concrete gestelde vragen ook concrete antwoorden te geven, tenzij datgene wat u daarnaast van mij heeft gehoord.

07.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, eerlijk gezegd had ik een antwoord in die zin wel verwacht, want het krantenartikel was al te beperkt om grote concrete plannen te hebben. Niettemin is het onze plicht om dat ook in de Kamer naar voren te brengen.

Als er al een toekomstvisie bestaat, zou het mij wel interesseren om over die totale toekomstvisie te kunnen beschikken – ook al is de concrete studie waarschijnlijk pas in 2010 klaar en moeten alle elementen van Infrabel er nog aan worden toegevoegd – in het raam van het mobiliteitsvraagstuk.

07.05 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, er werd blijkbaar iets uit het wensenlijstje van de NMBS gelicht. Inderdaad, ik was enigszins hoopvol gestemd, maar ben niet verrast dat die hoop sterk wordt getemperd.

Toch wil ik er de nadruk op leggen, zeker wat Noord-Limburg aangaat, dat de toestand abominabel is. Ik hoor u spreken over missing links. Welnu, dat is een gebied dat zich op het vlak van het spoor alleszins nog in een ontwikkelingsstadium bevindt. In het meerjarenplan 2001-2012-2013 waren dergelijke zaken niet opgenomen. Ik was trouwens niet al te enthousiast toen ik mij naar hier begaf voor het stellen van mijn vraag.

et pour mieux faire correspondre l'offre ferroviaire aux besoins des voyageurs et des voyageurs potentiels. La SNCB a transmis ses souhaits à Infrabel.

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

Infrabel évalue ces propositions. Aucune décision n'a encore été prise et l'incidence budgétaire n'est pas encore connue. Les travaux ne sont pas inscrits dans le plan d'investissement pluri-annuel 2008-2012 et aucune concertation n'a été organisée avec le gouvernement. Il est donc trop tôt pour communiquer un échéancier et je ne puis répondre aux questions pratiques.

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

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

In elk geval hoop ik dat men het ernstig neemt met deze aangelegenheid en dat het een van de prioriteiten zal zijn in de toekomst om de spoorontsluiting van Noord-Limburg te realiseren, want dat is werkelijk nodig.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

08.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 30 juni jongstleden ondertekenden de NMBS-Holding, MIVB, De Lijn en TEC een samenwerkingsprotocol dat hen in staat stelt nauwer samen te werken op het vlak van veiligheid en preventie. De dotatie voor de sociale veiligheid zou zijn verdubbeld. Dit kan vanzelfsprekend alleen maar tot betere resultaten leiden. Het stelt de maatschappijen in staat gemeenschappelijke acties te voeren in het kader van de veiligheid. U had aan de NMBS-Holding ook gevraagd om veiligheidsconvenanten af te sluiten met de gemeentes.

Ik heb de volgende vragen.

Kunt u enig inzicht verschaffen in de inhoud van het samenwerkingsprotocol? Zijn hieraan budgettaire kosten verbonden? Zo ja, wat is het aandeel van de NMBS-Holding daarin? Hoe wordt de dotatie sociale veiligheid besteed? Is de financiering van deze dotatie enkel ten laste van de federale overheid of ook van andere overheden? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het afsluiten van de samenwerkingsconvenanten met de gemeentes?

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

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

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

08.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Somers, het samenwerkingsprotocol tussen de vier openbaarvervoersmaatschappijen is het resultaat van overleg waaruit duidelijk de wil tot samenwerking is gebleken op het vlak van preventie, overlast, veiligheid en het veiligheidsgevoel, op hun respectievelijke domeinen. Zoals u weet, zijn zij dikwijls aanwezig op aangrenzende of zelfs gemeenschappelijke terreinen. Een geïntegreerde en integrale aanpak van de veiligheid met het oog op de continuïteit en de coherentie is dan ook, zoals u ook zult onderschrijven, een absolute noodzaak. De samenwerking zal zowel op nationaal, regionaal als lokaal vlak worden uitgebouwd.

Naast de uitwisseling van relevante informatie met betrekking tot de

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

veiligheidsproblematiek zullen ook gemeenschappelijke preventieve acties en campagnes voor een gericht doelpubliek worden opgestart. Ook operationeel wordt de samenwerking geïntensifieerd. Deze samenwerkingsvorm komt tegemoet aan de vraag van de federale overheid, zoals die is geformuleerd in artikel 25 van het beheerscontract van de NMBS-Holding om gemeenschappelijke projecten op te starten en partnerships te ontwikkelen die de veiligheid ten goede komen.

De opmaak en de uitvoering van zo'n samenwerkingsprotocol passen volledig in het kader van de opdrachten van openbare dienst die zijn toegewezen aan de NMBS-Holding en die als dusdanig door de federale overheid worden gesubsidieerd. Er zijn hieraan dus geen bijkomende specifieke kosten verbonden.

Wanneer u spreekt over de dotatie voor sociale veiligheid, is er in het kader van de tweede opdracht van de openbare dienst voor de NMBS-Holding, de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen, een bijkomende dotatie van 10 miljoen euro toegekend vanaf 2008, zodat de totale dotatie voor die opdracht vanaf dat jaar zowat is verdubbeld tot ongeveer 20 miljoen euro. Daarnaast werkt de NMBS-Holding ook mee aan de academische studie "Integrale veiligheid in de stations, een samenwerkingsmodel".

Wat is ten slotte de stand van zaken met betrekking tot het sluiten van samenwerkingsconvenanten? De cel Sociale Veiligheid en Preventie had op 1 juli 2009 al 295 gemeenten gecontacteerd. Daaruit kwam het volgende resultaat: 21 gemeenten hebben de intentieverklaring getekend, in 55 gemeenten zijn de gesprekken afgerond en wordt de intentieverklaring binnenkort ondertekend en in nog eens 31 gemeenten worden besprekingen gevoerd over de intentieverklaring. Er worden haast dagelijks nieuwe contacten gelegd.

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

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

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

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

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

08.03 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitleg. Ik weet niet of ik het goed heb begrepen maar de mogelijke extra kosten verbonden aan de samenwerking die nu tussen de vier maatschappijen is afgesproken, komen volledig ten laste van de federale overheid, omdat dat op basis van de uitvoering van een punt uit het beheerscontract gebeurt. De dotatie voor sociale veiligheid staat echter volledig los van dat geheel en is ook ten laste van de federale overheid. *(Instemming van de minister)*

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

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

09 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken,

Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de proefprojecten inzake samenwerking tussen de NMBS en taximaatschappijen voor het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit" (nr. 14366)

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

09.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op een hoorzitting in februari 2009 maakte de vertegenwoordiger van de NMBS melding van een proefproject in de zones Aalst en Quaregnon-Quiévrain om stopplaatsen en kleinere stations zonder toegangsfaciliteiten toegankelijk te maken voor personen met een beperkte mobiliteit. Het plan was om een contract te sluiten met twee taxibedrijven die deze personen van een niet toegankelijk station naar het dichtstbijzijnde aangepaste station in de buurt zouden brengen. Ik heb enkele vragen over dit proefproject.

Is het proefproject reeds ten einde en werd het reeds geëvalueerd? Zo ja, wat zijn dan de belangrijkste conclusies? Wordt er regelmatig gebruik gemaakt van deze dienst? Wat is de prijs van dit proefproject? Wat zouden de budgettaire gevolgen zijn moest men een veralgemeende invoering overwegen? Is het haalbaar om uit te voeren over het hele land?

09.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, mijn antwoord zal bondig zijn. Deze tests in de regio's van Denderleeuw en Mons zijn gestart op 1 juni van dit jaar en de eerste evaluatie gebeurt na zes maanden, dus tegen het einde van dit jaar. Gezien het project nog maar een maand loopt en de bekendheid nog niet groot is, is de vraag nog beperkt. Er zijn maar enkele klanten vervoerd per taxi.

Wat betreft het invoeren van dit systeem over het hele land, het volgende. Het gaat hier om een proefproject en wij kunnen pas verstandige overwegingen maken na grondige evaluatie. Daarvoor is het nu nog veel te vroeg. Pas na afloop van het proefproject kunnen de kosten die afhankelijk zijn van de frequentie van het gebruik worden bestudeerd en kan worden bepaald of de NMBS het systeem uitbreidt.

09.03 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de minister, het zou nuttig zijn mochten de leden van deze commissie de resultaten na het verlopen van het proefproject, dus na zes maanden, ontvangen en eventueel bespreken in het kader van de uitvoerbaarheid van het

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

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

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

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

09.03 Ine Somers (Open Vld): Il ne serait pas inutile que nous recevions les résultats de ce projet pilote une fois qu'il sera parvenu à

project over een groter grondgebied.

son terme et, le cas échéant, que nous les examinions.

Het is belangrijk omtrent dit proefproject voldoende reclame te maken om het na zes maanden geslaagd te kunnen noemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

10 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de functie van wijkpostbode" (nr. 14381)

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

- 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. 14387)

10 Questions jointes de

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fonction de facteur de quartier" (n° 14381)

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le régime de mise en disponibilité à La Poste" (n° 14385)

- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état des lieux des négociations sociales à La Poste" (n° 14387)

La question n° 14387 de M. Gilkinet est transformée en question écrite.

10.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb twee vragen over De Post. De eerste vraag handelt over de functie wijkpostbode. Dat is blijkbaar de nieuwe term voor wat eerder de brievenbesteller werd genoemd. Ik heb vernomen dat mensen de functie van wijkpostbode zullen kunnen vervullen op de leeftijd van 57 jaar, op voorwaarde dat men op 60 jaar op pensioen zou gaan.

Het is natuurlijk voor de sociale rechten van deze werknemers belangrijk te weten met welk uurrooster zij werken. Ik herinner mij dat in het begin van het debat door u maar ook door uw collega, de minister van Ondernemen, werd gezegd: bij de functie van brievenbesteller zou het gaan om kortlopende contracten voor 2 of 3 uur per dag. Met het oog op het sociaal overleg en het sociaal statuut is er natuurlijk een immens verschil of men dit doet met een uurrooster van 3 uur of een uurrooster van 3 uur 48 minuten, omdat een uurrooster van 3 uur 48 overeenkomt met deeltijdse tewerkstelling, met daaraan verbonden alle rechten van de cao.

Mijn eerste vraag over de functie van wijkpostbode is: welke categorie van personeelsleden komt hiervoor in aanmerking? Zijn die mensen van 57 jaar die met 60 jaar op pensioen gaan alleen mensen van de buitendiensten of ook van de binnendiensten? Welke voorwaarden zijn daaraan verbonden? En wat zal hun uurrooster zijn?

Mijn tweede vraag handelt over de disponibiliteitsregeling bij De Post. Binnen de vroegere overheidsbedrijven, zoals parastatalen, ministeries, en anderen, kende men een uitzonderlijk regime voor de

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

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

Quels travailleurs pourraient devenir facteurs? Quel sera leur horaire?

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

ziektedagen. Iedereen die een cursus sociale zekerheidsrecht heeft moeten blokken, weet dat er een uitzondering was wat de opstapeling betrof van niet opgenomen ziektedagen, bijvoorbeeld in de berekening van het verlof voorafgaand aan de pensionering.

Nu merk ik in de teksten ter voorbereiding van de cao dat het systeem van de ziektedagen drastisch wordt hervormd, in die zin dat men voor een bepaalde leeftijd, bijvoorbeeld 55 jaar, zijn ziektedagen moet opnemen, of dat men ze laat uitbetalen via een brutobedrag van 12 euro per ziektedag die niet is opgenomen.

Dat heeft natuurlijk een enorme gevolgen voor de disponibiliteitsregeling. Vroeger vormde het opnemen van ziektedagen voorafgaand aan de pensionering een deel van de kosten voor ziekte en beschikbaarheid binnen het bedrijf. Door het opnemen van die ziektedagen voorafgaand aan de beschikbaarheid komen die mensen nu bij beschikbaarheid ten laste van de sociale zekerheid.

Dat is de kern van mijn betoog. Ik weet dat het op zich zeer ingewikkeld is, mijnheer de voorzitter, maar dat is nu eenmaal zo met sociale rechten en in het kader van overleg.

Mijn vraag is de volgende. Als dat systeem ingang vindt, dan komen de mensen die op beschikbaarheid gaan ten laste van de sociale zekerheid. Wat is uw visie hieromtrent? Is dat eigenlijk wel koosjer in het raam van de hele onderhandelingen en het aspect van overheidsbedrijven?

10.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer Geerts, ik vind dat uw vraag, zeker op het einde, opnieuw een politieke vraag werd. In het begin had die indruk niet. Het is belangrijk dat in het Parlement politieke discussies en geen syndicale discussies aan bod komen. Door echter te verwijzen naar wat al dan niet ten laste van de sociale zekerheid komt, verheft u de inhoud van uw vraag naar een niveau waarover wij wel nuttig politiek overleg kunnen plegen. Alleen doet u dat naar aanleiding van een lopende syndicale onderhandeling. Dat maakt het antwoord op de vraag dan toch weer ingewikkeld.

Ik wil bij gelegenheid gerust eens praten over de problemen naar aanleiding van oplossingen die onze overheidsbedrijven hanteren en hoe ze daarbij al dan niet op een correcte manier, zoals zoveel werkgevers, een beroep doen op systemen die geheel of gedeeltelijk een deel van de last op de sociale zekerheid leggen. Ik vind dat een boeiend thema. Ik zeg dat zonder de minste ironie.

Het probleem hier is dat u uw vraag stelt naar aanleiding van een lopende discussie. U zult dus niet verbaasd zijn over het begin van mijn voorbereid antwoord.

De directie van De Post heeft tijdens de paritaire commissie van 25 juni een laatste voorstel tot cao geformuleerd. De vakorganisaties moeten zich hierover op 16 juli uitspreken. Uw vragen passen in die context.

In die tekst van de directie van de Post worden geen voorstellen geformuleerd met betrekking tot de quota van het aantal ziektedagen. Dat onderwerp maakt dus geen voorwerp van onderhandelingen meer uit. De gesprekken over de modaliteiten van de invoering van de

et donc aussi à celui de la sécurité sociale.

Que pense le ministre de cette modification du système?

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

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

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

wijkpostbodes zijn nog lopende. Het is niet mogelijk om nu concrete elementen over die modaliteiten te geven.

l'autre déclaration, compromettre maintenant l'issue des tractations.

In het kader van de cao-onderhandelingen is wel het voorstel gedaan om postmannen op het einde van hun loopbaan de mogelijkheid te geven, op vrijwillige basis, de functie van wijkpostbode uit te oefenen. Op die manier kunnen de postmannen op het einde van hun loopbaan een lichtere taak deeltijds uitvoeren. Dat zou wel gebeuren met behoud van hun uurloon.

Mijnheer Geerts, voor het overige stel ik voor dat wij de discussie, die u terecht aanklaagt, buiten de context van een lopende syndicale onderhandeling voeren. Ik stel er immers prijs op om, ook door mijn verklaringen, wat die ook zijn, in geen geval de kansen te bemoeilijken of te hypothekeren om tot een voorspoedige afloop van een discussie te komen. Ik stel voor dat wij eerst afwachten hoe een en ander zich op 16 juli ontwikkelt om dan desgevallend op het onderwerp, dat u terecht aanklaagt, terug te komen.

10.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik begrijp dat de onderhandelingen nog bezig zijn. Ik had dan ook enige twijfel over de timing van het stellen van mijn vraag. Gelet op het feit dat het de laatste vergadering is, heb ik vorige week toch geoordeeld om mijn vragen toch te stellen, ook al weet ik dat de cao-onderhandelingen lopende zijn.

Het klopt dat in mijn schriftelijke vraag in een zin stond: dit wil zeggen dat men eerder binnen het systeem van de sociale zekerheid komt. Mijn vraag was, als men denkt aan een disponibiliteitsregeling, welke impact dat op de sociale zekerheid zal hebben, niet alleen voor De Post maar ook voor andere overheidsbedrijven.

Vandaar dat dat wel een meer fundamenteel debat is. Ik heb het maar in één regel gezegd, maar soms kunnen er in één regel veel meer onderliggende lagen voor debat zitten. Ik denk in ieder geval dat wij het debat ten gronde moeten voeren, zeker gelet op de budgettaire cijfers inzake de sociale zekerheid, die de ronde doen. Ik denk dat het toch wel belangrijk is.

10.04 Minister Steven Vanackere: Mijnheer Geerts, u bent het er minstens toch wel mee eens dat wij onze overheidsbedrijven niet anders zouden behandelen dan wat in andere bedrijven mogelijk is?

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

10.04 Steven Vanackere, ministre: J'imagine que M. Geerts ne s'attend pas à ce que ce qui est admis dans d'autres entreprises ne le soit pas dans les entreprises publiques.

10.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, daarmee ben ik het volledig eens. Ik denk dat wij dat hier destijds ook hebben afgesproken, bijvoorbeeld met de filialen van de NMBS, naar aanleiding van onder andere de regeling van de overuren, wat wij ook voldoende hebben gesteund.

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

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

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

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

11.01 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, daarstraks ging het over spoorlijn 18, nu gaat het over een twee nummers verder, namelijk spoorlijn 20. Deze voormalige spoorlijn Hasselt-Maastricht is ook gesitueerd in de provincie Limburg, weliswaar meer naar het zuiden dan de spoorlijn waarover wij daarstraks hebben gesproken.

Die spoorlijn 20 zou als onderdeel van een spoorverbinding op de route Antwerpen-Keulen een belangrijke troef kunnen betekenen voor de spoorontsluiting van Vlaanderen en Limburg. In 1950 werd zij jammer genoeg stilgelegd, wanneer wij het even historisch bekijken.

Mijnheer de minister, wanneer men deze spoorlijn opnieuw zou openen, zou het wegtransport kunnen ontlast worden met een volume van mogelijk 400.000 ton per jaar. Er zou aansluiting kunnen worden gevormd met belangrijke industriezones in Nederland, ik denk aan het Avantispark, en ook in Duitsland. De grootste containerterminal van Duitsland staat in Noordrijn-Westfalen. Daarmee zou een aansluiting kunnen worden gemaakt. Dan zou er geen alternatieve route over de Montzenlijn moeten lopen, via Luik, met een omweg van liefst 60 kilometer. Dat is niet aantrekkelijk.

Mijnheer de minister, de investering die zou moeten gedaan worden zou slechts ongeveer 10 kilometer bedragen: 2 kilometer rechtstreekse spoorwegaansluiting met Nederland en een aftakking van 8 kilometer. De investering zou dus in feite gering zijn.

Op Nederlands grondgebied is men reeds in 2007 gestart met de reactivering. In september 2007 is er trouwens een plechtige opening geweest van dat gedeelte. In de gemeente Lanaken heeft men met het oog op een spoorontsluiting, omdat er verschillende zeer aantrekkelijke bedrijven liggen, reeds een autonoom gemeentebedrijf opgericht.

In 2007 kende het initiatief heel veel bijval bij de provincies Vlaams en Nederlands Limburg, bij de stad Maastricht, bij de toenmalige GOM Limburg en de LIOF Bank in Nederland. Het project zou trouwens kunnen rekenen op EFRO-middelen, omdat het wegens het grensoverschrijdend karakter de steun van de Europese Unie kan en mag genieten.

Mijnheer de minister, de vragen zijn dan ook duidelijk en zeer voor de hand liggend.

Welk engagement zal de federale regering nemen met betrekking tot dat idee?

Is er reeds overleg gepleegd met de Nederlandse regering en eventueel de Duitse overheid? Misschien is er ook een kleine restbevoegdheid voor de Vlaamse overheid. Het is tenslotte Vlaams grondgebied. In Vlaanderen is men volop bezig met de uitbouw van Spartacus. Misschien kan het een en andere dus hierin kaderen, vanuit federale invalshoek.

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

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

Hoe verklaart u het eventueel uitblijven van initiatieven sedert 2007, omdat Nederland toch reeds goed bezig is?

Is er nu reeds in budgettaire ruimte voorzien of bent u bereid in die ruimte te voorzien? Zo ja, hoe groot zou de investering volgens u bedragen?

Op welke termijn zou deze – toch eerder kleine - reactivering kunnen worden gerealiseerd?

11.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, de in 2004 gemaakte afspraak tussen de toenmalige NMBS en het Vlaams Gewest had enkel betrekking op een reactivering van het baanvak Lanaken-Maastricht voor het goederenvervoer. In een reactivering van de spoorverbinding tussen Lanaken en Hasselt is niet voorzien.

Met betrekking tot engagementen van de federale regering, in zoverre de financiering van de werken waarvan sprake gebeurt doordat er op Nederlands grondgebied middelen worden gevonden door de spoorbeheerder ofwel doordat het Vlaamse Gewest participeert in de financiering, is er geen engagement van de federale regering vermits dat in casu niet nodig is, tenzij u het engagement van het vernuft van de ingenieurs van Infrabel zou rekenen bij de engagementen die van het federale niveau komen.

U zei dat concrete initiatieven ter zake uitblijven sedert 2007. Dat is niet helemaal juist want de werken op Nederlands grondgebied zijn gestart in september 2007. De werken op Belgisch grondgebied zullen in het najaar van 2009 beginnen. In de loop van het eerste kwartaal van 2010 zal het spoor in dienst zijn.

11.03 **Bert Schoofs** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, er is hier dus in elk geval een duidelijk, concreet plan. Alleen over het budget heb ik u niets horen zeggen. Dat is niet zo erg want als het inderdaad in het najaar is gerealiseerd, dan is er geen probleem. Zodra dit is opgelost, kan er een eerste aanzet worden gegeven tot het ontsluiten van de provincie Limburg, en daarover kan ik mij uiteraard alleen maar verheugen.

Wat betreft het budget hebt u dus geen concrete cijfers?

11.04 Minister **Steven Vanackere**: Op dat vlak was ik een beetje terughoudend om de eenvoudige reden dat het gaat om middelen die door het Vlaams Gewest ter beschikking worden gesteld. Voor zover mijn informatie juist is, gaat het in elk geval om een bedrag dat lager ligt dan 2 miljoen euro.

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

12 Questions jointes de

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

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

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

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

Les travaux sur le territoire belge débuteront à l'automne de 2009. La liaison sera finalisée au cours du premier trimestre de 2010.

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

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

12 Samengevoegde vragen van

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

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

12.01 François Bellot (MR): Monsieur le vice-premier ministre, pour rappel, le premier accord conclu entre les gouvernements belge et luxembourgeois pour diminuer le temps de parcours entre Bruxelles et Luxembourg date de 1992. Depuis, des protocoles d'accord ont été signés entre les deux États sans toutefois pouvoir mesurer les premiers progrès, même si des chantiers sont entamés. Je voulais vous interroger sur les facteurs de la diminution du temps de parcours, à savoir l'infrastructure, le matériel roulant et les accords commerciaux avec les sociétés étrangères de chemin de fer concernées.

Premièrement, pour Infrabel, les travaux de mise à quatre voies entre Bruxelles et Ottignies sont en cours et d'autres travaux ayant pour but d'accroître la vitesse commerciale sont entrepris ou vont l'être entre Namur et Luxembourg, notamment la rectification de courbes, la suppression de passages à niveau, la modernisation des voies et leur écartement, la modification de dévers et de grils dans les gares.

Votre prédécesseur et vous-même avez déjà indiqué qu'Infrabel mettrait tout en œuvre pour permettre le passage des trains pendulaires entre Namur et Luxembourg et qu'on tiendrait compte dans les infrastructures des impératifs liés au passage de ces trains pendulaires.

Monsieur le vice-premier ministre, pouvez-vous confirmer qu'il en est bien ainsi et que tous les projets étudiés par Infrabel sur l'ensemble du parcours de la ligne 162, Namur-Luxembourg, sont bien conformes à cette décision?

Deuxièmement, toujours pour ce qui concerne Infrabel, la signalisation de demain sera le système européen ETCS. Monsieur le vice-premier ministre, la modification des vitesses de parcours sur la ligne nécessite des adaptations de la signalisation. Par ailleurs, dans un avenir proche, toute la signalisation sur les grandes lignes devra respecter ces normes européennes. Pouvez-vous confirmer qu'Infrabel met en œuvre les dispositions pour que le système ETCS soit mis en place sur la ligne 162, dans la perspective d'y faire rouler des trains pendulaires et ce, à l'occasion de la modernisation? Toutes les décisions ont-elles été prises dans ce sens par le CA d'Infrabel, au-delà des intentions? Dans la négative, quand seront-elles prises?

Troisièmement, l'utilisation des trains pendulaires nécessite bien entendu l'acquisition de ce type de matériel. Comme il entre dans l'intention de la SNCB Exploitation de tester ou d'utiliser ce type de train sur Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg - Bâle, pouvez-vous faire le point sur l'état des négociations actuellement entreprises entre les différentes compagnies des chemins de fer concernées, à savoir la SNCB, la CFL, la SNCF et les compagnies suisses voire d'Italie pour faire circuler ces trains et faire le choix des créneaux horaires?

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

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

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

Welke akkoorden kwamen er al tot stand tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen met het oog op het inzetten van die treinen? Hoe zal de dienstregeling eruit zien?

Denkt de NMBS eraan kantelbaktreinen aan te kopen? Is er al een proefrit gepland?

Quels sont les accords déjà engrangés entre les différentes compagnies de chemins de fer pour assurer la mise en service de ces trains à cadencer? Selon mes informations, le passage de trains pendulaires nécessitera une révision du plan IC-IR des horaires entre Bruxelles et Luxembourg? Qu'en est-il?

Quatrièmement, le succès commercial de toute ligne est lié non seulement à la qualité des infrastructures, à la ponctualité et à la propreté mais également au cadencement et à la fréquence des trains qui passent sur la ligne. Pouvez-vous m'indiquer s'il entre dans les intentions de la SNCB de revoir les horaires tels qu'actuellement établis pour permettre le passage de trains à grande vitesse, type pendulaires, avec une fréquence par exemple de toutes les heures trente?

Enfin, en ce qui concerne le matériel roulant, la SNCB n'est propriétaire d'aucun train pendulaire. Un certain nombre de compagnies, telles les Chemins de Fer fédéraux suisses et des compagnies italiennes, ont décidé d'acquérir des rames de trains pendulaires. Des accords ont-ils été conclus pour que ce matériel puisse être utilisé à titre expérimental vers la Belgique ou la SNCB envisage-t-elle son acquisition, dans un avenir plus ou moins proche à nous fixer? Le conseil d'administration a-t-il déjà établi un appel d'offres ou une consultation des compagnies étrangères en vue d'une location et d'un essai de circulation? Dans quel délai, la SNCB, toutes filiales confondues, compte-t-elle faire circuler le premier train pendulaire entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg?

12.02 Steven Vanackere, ministre: Cher collègue, je vais essayer de vous répondre point par point dans l'ordre de vos questions.

Premièrement, durant l'automne 2008, Infrabel a réalisé une étude relative à la possibilité de faire circuler des trains pendulaires sur l'axe Bruxelles-Luxembourg. Cette étude a permis de déterminer les gains de temps possibles, les travaux d'infrastructure à réaliser et le coût de ceux-ci. À l'heure actuelle, aucun opérateur ferroviaire n'a officiellement communiqué à Infrabel sa ferme intention de faire circuler du matériel pendulaire sur l'axe en question. Dès lors, Infrabel n'a pour l'instant pris aucune décision quant à la réalisation de travaux permettant de relever la vitesse autorisée pour des trains pendulaires, eu égard au coût de ces travaux.

En 2009, aucun chantier n'aura lieu sur des tronçons où des mesures particulières devront être prises pour permettre la circulation des Pendolino. Si la décision de faire circuler des Pendolino est prise après 2010, des budgets supplémentaires seront nécessaires pour adapter les infrastructures réalisées.

Quant à votre deuxième question concernant l'axe Bruxelles-Luxembourg, il sera équipé du système ETCS dans le contexte plus global du corridor C dont il constituera un itinéraire "fret" alternatif à l'axe Athus-Meuse.

Cependant, le système de signalisation ETCS doit être adopté pour permettre à des trains pendulaires de circuler à certains endroits à une vitesse supérieure à celle des trains classiques. Ces adaptations sont une partie des travaux d'infrastructure évoqués ci-dessus.

12.02 Minister Steven Vanackere: In het najaar van 2008 voerde Infrabel een studie uit over het gebruik van kantelbaktreinen op de as Brussel-Luxemburg. Die studie bracht duidelijkheid over de te verwachten tijdwinst, de nodige infrastructuurwerken en het bijhorende prijskaartje. Tot op heden werd Infrabel door geen enkele spoorwegonderneming officieel op de hoogte gebracht van het voornemen om kantelbaktreinen in te zetten op die as. Infrabel nam bijgevolg nog geen beslissing met betrekking tot de uitvoering van werkzaamheden om de infrastructuur aan te passen aan de kantelbaktreinen.

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

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

Troisièmement, l'offre ferroviaire actuelle sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Suisse est constituée par trois trains EuroCity. Ce sont ces voyages longue distance qui sont concernés par le projet de trains pendulaires sur cet axe. À l'heure actuelle, le projet n'intègre pas la mise en service de matériel pendulaire pour les trajets jusqu'à Luxembourg-Ville. Les entreprises ferroviaires suisse, luxembourgeoise, belge et française se sont engagées par la signature d'un 'memorandum of understanding' à réaliser ensemble une étude de marché dont l'objectif principal est de déterminer le marché potentiel de la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Suisse pour le développement d'une nouvelle offre et de déterminer les caractéristiques principales que devrait présenter cette nouvelle offre en matière d'aménagement de structures d'accueil, de définition de matériel, de services, de fréquences et de destinations.

Les résultats de l'étude en cours seront disponibles à la mi-septembre. Les quatre entreprises ferroviaires ont décidé de procéder parallèlement à une étude économique sur la base de coûts standards afin de vérifier si le projet est économiquement viable.

À la mi-septembre, il apparaîtra donc s'il y a un marché pour une liaison en train pendulaire sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Suisse et si elle est économiquement viable. Il s'ensuivra une analyse économique détaillée afin de pouvoir décider, fin 2009, si les partenaires s'engageront sur la voie du pendulaire pour la liaison dont question.

En réponse à vos quatrième et cinquième questions, il faut savoir que les quatre entreprises ferroviaires étudient actuellement différents scénarios dans le cadre de la circulation de matériel pendulaire pour les liaisons "longue distance", à savoir au-delà du Luxembourg à destination de la Suisse. Ces scénarios portent tant sur la fréquence des liaisons que sur le choix du matériel. Les fréquences à l'étude sont trois liaisons par jour (matin, midi et soir) ou cinq liaisons par jour, c'est-à-dire toutes les deux heures.

En ce qui concerne le type de matériel, il y a la possibilité d'une pendulation active, matériel utilisé par Cisalpino, la filiale des CFF et de Trenitalia. À côté de la pendulation active, il y a la pendulation passive, c'est-à-dire le basculement qui se produit sous l'effet de la force centrifuge.

Rappelons que les entreprises ferroviaires partenaires décideront fin 2009 s'ils s'engagent sur la voie du pendulaire pour les liaisons. Nous en saurons donc davantage à ce moment sur la base de l'étude dont je vous ai parlé.

12.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, si je vous comprends bien, des travaux sont actuellement à l'étude ou en exécution par Infrabel. Forts des indications de la part des sociétés commerciales, ils ne tiennent pas compte de faire passer des trains pendulaires?

12.04 Steven Vanackere, ministre: Aujourd'hui, c'est le cas.

12.05 François Bellot (MR): Pourtant, les travaux ne nécessitent que d'écarter les deux voies. Si Infrabel n'est pas informé, il

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

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

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

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

12.04 Minister Steven Vanackere: Dat klopt.

12.05 François Bellot (MR): Nochtans hoeft alleen de afstand

n'effectuera pas cet écartement alors que son coût est minime. Le jour où il sera nécessaire de réaliser cet écartement sur des lignes modernisées, les travaux occasionneront des coûts importants. La nuance est d'importance. Au départ, le surcoût est faible alors qu'une modification ultérieure de nouvelles lignes risque de conduire à condamner le système.

Pour moi, il s'agit d'un véritable problème de coordination entre la société d'exploitation et Infrabel à ce sujet.

Par exemple, le positionnement de la signalisation à l'approche des passages à niveau: le positionnement de la signalisation des feux rouge et vert est différent suivant que les trains circulent à 140 km/h ou à 160 km/h.

Or, placer un signal à 500 mètres ou à 700 mètres ne coûte rien lorsqu'on assure le renouvellement du matériel. Par contre, si on le positionne à 500 mètres pour l'avancer ensuite de 200 mètres à cause de nouveaux Pendolino, cela signifie que de nouvelles infrastructures devront être revues. Manifestement, un problème de coordination se pose entre Infrabel et la société d'exploitation.

D'après moi, les deux sociétés doivent se rencontrer, de façon qu'Infrabel intègre, dès à présent, la problématique du Pendolino dans son approche infrastructurelle lors des études et de la réalisation, qui entraîne un surcoût, selon mes informations, de l'ordre de 5 %. Mais si on ne le fait pas maintenant, on condamne quasiment pour 30 ans toute possibilité de faire passer des Pendolino.

12.06 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Bellot, je ne peux souscrire à l'entière de vos propos. En tout état de cause, il importe que les opérateurs déterminent eux-mêmes une possibilité d'exploitation avec ce type de matériel. Au plus vite cette déclaration sera ferme, au mieux on pourra adapter une politique d'investissements.

En ce qui concerne les soi-disant faibles coûts, il faut savoir ce qu'il faut faire pour ce type de matériel pendulaire. Il ne s'agit pas seulement des voies, mais aussi du système ETCS et de l'adaptation des caténaires.

12.07 François Bellot (MR): Aujourd'hui, sur la ligne 162, tout est renouvelé: les caténaires, les voies, les rails. La seule chose qu'il y a encore à faire est de modifier les dévers et d'écarter les voies. Cela représente un coût d'adaptation faible.

Mais le jour où nous aurons réalisé l'infrastructure pour des trains classiques, cela risque de coûter très cher si nous faisons du Pendolino car il faudra tout renouveler. Il y a manifestement un problème de coordination. Je ne sais pas qui assure cette coordination entre Infrabel et l'exploitant mais je sens qu'il n'y a pas de contact entre les deux entreprises en ce qui concerne ce projet. Infrabel ne tiendra pas compte de cet aspect dans ses études si on ne lui dit pas qu'on pense faire circuler des trains pendulaires.

tussen de sporen vergroot te worden. Als Infrabel niet op de hoogte wordt gebracht, zal de onderneming geen rekening houden met die grotere afstand, terwijl die aanpassing maar een fractie zou kosten van de kosten voor de algemene modernisering van die lijn. De dag dat die nieuwe spoorafstand een vereiste zal zijn, zal men alle werken moeten overdoen. Volgens mij gaat het om een coördinatieprobleem tussen de exploitatievennootschap en Infrabel.

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

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

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

12.08 Steven Vanackere, ministre: Je vous répète qu'en 2009, aucun chantier n'aura lieu sur des tronçons où des mesures particulières devront être prises pour permettre la circulation de Pendolino. Il n'y a donc que des travaux qui permettent à l'ensemble du matériel utilisé de passer à une vitesse plus importante.

En ce qui concerne les Pendolino, je suis d'accord avec vous sur le fait qu'au plus tôt la décision interviendra, au mieux ce sera. Mais aujourd'hui, il n'est pas question d'investissements, dans un sens ou dans l'autre, qui ne tiendraient pas compte de l'éventualité de l'introduction du Pendolino.

Il est vrai que le temps passe et j'adhère à votre appel au dialogue.

12.09 François Bellot (MR): Indépendamment de ce projet, comment se noue le dialogue entre Infrabel d'une part et l'exploitation, d'autre part? À un moment donné, il y a des choix à faire pour nouer ce contact. Qui avertit Infrabel de la nécessité de ne pas compromettre l'avenir par certains choix? Je vais creuser le sujet. Mais je sens que les choses ne se passent pas nécessairement au mieux dans ce projet, entre les visions des uns et des autres.

12.10 Steven Vanackere, ministre: Je transmettrai votre analyse mais je n'y adhère pas nécessairement. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour qu'il y ait plus de communication entre les deux sur les intentions. Cependant, je ne peux partager votre vision quelque peu pessimiste de la situation.

12.11 François Bellot (MR): Je vous rappelle tout de même, si ma mémoire est exacte, qu'il y a eu quatre à cinq protocoles d'accord signés entre le premier ministre luxembourgeois et le premier ministre belge depuis 1992. J'étais partie prenante lors de celui de 1992 en tant qu'agent traitant pour la fonction que j'occupais à l'époque. Peu de gestes ont été posés.

Je reviendrai sur ce sujet sous forme d'une interpellation avec une motion afin de forcer les entreprises publiques à se mettre autour de la table et à définir clairement la stratégie. D'autant plus que vous me dites que les résultats de l'étude tomberont à la mi-septembre.

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

*La réunion publique de commission est levée à 15.45 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.45 uur.*

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

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

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

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