

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 19 OKTOBER 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 19 OCTOBRE 2009

Après-midi

La séance est ouverte à 14.19 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les travaux d'aménagement et de réhabilitation de la gare de Braine-le-Comte" (n° 14599)

01 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aanpassings- en renovatiewerken aan het station van 's Gravenbrakel" (nr. 14599)

01.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ce n'est pas la première fois que nous discutons de la problématique de cette réhabilitation avec, si vous vous en souvenez, un clin d'oeil à Louis XVI.

Depuis lors, les travaux de la gare n'ont pas beaucoup avancé. Depuis l'introduction de ma question, la salle des pas perdus est terminée, mais elle n'est pas encore ouverte au public. En effet, il est prévu que ce soit non le public mais le personnel qui l'utilise pendant la période des travaux qui concernent les locaux de la gare. Les bureaux du personnel de la SNCB, les châssis, vont être refaits. Pendant ce temps, la salle des pas perdus ne sera pas accessible aux voyageurs. J'ai appris que le module Portakabin qui avait été utilisé pendant les travaux de la gare d'Enghien allait être installé à la gare de Braine-le-Comte pour l'hiver.

Or, au moment où je vous parle, ce n'est toujours pas fait alors que nous avons déjà connu quelques gelées la semaine dernière. Les voyageurs, qui sont privés depuis plus d'un an de la salle des pas perdus, risquent de connaître encore cette situation durant une partie de l'hiver.

Par ailleurs, pendant plus de six semaines, l'escalator de la voie 1 – qui est la plus fréquentée – est resté en panne. Le personnel répondait, chaque fois que nous l'interrogeions, que les pièces de remplacement ne convenaient pas. Vous imaginez que cela ne devait pas être évident pour les personnes à mobilité réduite!

Je sais que, pour certains travaux, les marchés ont déjà été attribués, mais vous vous rendez bien compte que nous vivons une situation frustrante, d'autant plus que cette gare figure parmi les dix premières gares de Wallonie, ce que je tiens à rappeler.

01.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le député, la SNCB Holding m'a communiqué que les travaux de rénovation des sanitaires et d'une partie de la salle des pas perdus sont terminés depuis peu. Cette partie de la salle des pas perdus ne sera pas rouverte au public, car elle accueillera le bureau du chef de gare et de ses adjoints durant la rénovation de l'aile du bâtiment située côté Bruxelles. Ces travaux débiteront avant la fin de l'année.

Afin que les voyageurs puissent attendre leur train dans des conditions acceptables, la gare provisoire d'Enghien (des conteneurs) sera déplacée à Braine-le-Comte fin décembre, début janvier, une fois la rénovation de la gare d'Enghien terminée. Ces informations ont été communiquées à la commune de Braine-le-Comte lors d'une réunion entre les représentants de la commune, de la Direction de l'Aménagement du

territoire et de l'Urbanisme et de la SNCB Holding.

Je partage la vision de l'honorable membre pour qui les voyageurs ont le droit d'être abrités pendant qu'ils attendent le train. Puisque les travaux de rénovation de la salle des pas perdus sont terminés et que ceux de l'aile du bâtiment côté Bruxelles n'ont pas encore commencé, il serait bon que la SNCB Holding remette à disposition des voyageurs une partie de la salle des pas perdus. En cela, je me rallie à votre point de vue.

L'escalator du quai 1 est tombé en panne le 10 juillet 2009, pendant la période des congés. La pompe hydraulique défectueuse a été aussitôt envoyée chez le fournisseur pour réparation. Celle-ci s'étant avérée irréparable, une nouvelle pompe a été commandée, assortie d'un délai de livraison de six semaines. Elle a été placée et mise en service le 1^{er} septembre 2009. Depuis lors, l'escalator fonctionne normalement.

Quant à la modernisation et le rehaussement des quais de Braine-le-Comte, y compris le remplacement des escalators, les travaux sont prévus en 2011-2012. Les impératifs budgétaires et les disponibilités limitées de personnel technique hautement qualifié ne permettent pas à Infrabel d'avancer la date de ces travaux. La réfection des marches de tous les escaliers du couloir sous voies de la gare de Braine-le-Comte s'est achevée fin février 2009.

01.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je prends acte de la confirmation des informations qui nous ont été livrées lors de la réunion à l'hôtel de ville. J'enregistre encore plus favorablement le fait que vous considériez d'un oeil favorable qu'on puisse rouvrir temporairement la salle des pas perdus aux voyageurs, sans attendre les Portakabin d'Enghien en janvier et tant que les travaux n'ont pas débuté.

Par ailleurs, il est exact que les escalators ont été remis en marche.

À cette même réunion, il a été dit que le quai 1 serait rehaussé mais que les autres quais dépendaient de l'autre société de la SNCB et qu'il s'agissait d'un autre dossier, seul le quai 1 étant lié à la gare. Il devrait peut-être y avoir plus de dialogue entre les sociétés issues de l'ancienne SNCB. Je peux au moins acter que la salle des pas perdus sera rouverte jusqu'à l'arrivée des Portakabin. Cela rendra un grand service à la population.

01.04 Steven Vanackere, ministre: Ce que nous pouvons acter, c'est que je partage votre avis à ce sujet et que je compte le transmettre à ceux qui sont en position de décider.

01.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Merci, monsieur le ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la persistance de la sous-capacité et la vétusté du train CR3756 de 6 h 39 au départ de Braine-le-Comte" (n° 14973)

02 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het aanhoudende capaciteitstekort en de verouderde staat van de trein CR3756 die om 6 u 39 in 's Gravenbrakel vertrekt" (nr. 14973)

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, à la suite à mon interpellation concernant les difficultés liées à la surpopulation du train CR3756 de 6 h 39 au départ de Braine-le-Comte, vous m'aviez annoncé que les quatre voitures prévues pour cette liaison seraient opérationnelles, avec d'autant plus de facilité que les voitures M6 à double étage, voitures longtemps réclamées sur les lignes desservant la région centre du Hainaut, seraient – et elles le sont en effet – en service à compter d'avril de cette année.

Six mois ont passé et la situation semble, selon les passagers quotidiens de ce train, s'être encore détériorée. Ce train est désormais bien composé de quatre voitures, souvent pleines à ras bord. Mais depuis la semaine dernière, il est composé de deux très vieilles voitures et de deux voitures à l'âge plus que respectable, puisqu'elles roulaient, il y a trente ans, sur la ligne de l'aéroport de Zaventem, et à l'état délabré avec des tablettes arrachées, des patères disparues, des sièges déchirés, recollés, redéchirés, très sales. J'ajouterai qu'étant destinées au transport de voyageurs avec bagages, le nombre de places assises est

réduit au profit de casiers pour les valises.

La SNCB a, par courrier, présenté ses excuses à la cliente lui ayant fait part de cette situation et expliqué que, dans une volonté louable de s'adapter au mieux aux évolutions de la fréquentation des trains, désormais les personnels de train faisaient rapport des conditions de voyage et du taux de remplissage des voitures afin de pouvoir répondre au mieux et au plus vite aux situations de surpopulation.

En revanche, il a été répondu de manière surprenante que cette situation était due à l'usure des trains et au peu de voitures de réserve disponibles pour faire face à une défection inopinée du matériel roulant comme à l'augmentation annuelle de 5 % de voyageurs. Or, 420 voitures à deux niveaux M6 ont été livrées en avril 2009, libérant du coup un nombre notable de voitures plus anciennes. La situation en qualité et quantité de voitures à disposition devrait théoriquement s'en trouver très fortement améliorée, notamment pour répondre à l'accroissement du nombre de voyageurs comme à l'amélioration des conditions de transport des navetteurs matinaux. C'est d'ailleurs ce qu'a répondu la SNCB au courrier précité.

Aussi, monsieur le ministre, j'aimerais savoir quelles dispositions la SNCB a prises ou compte prendre, et dans quels délais, pour offrir aux navetteurs du train CR3756 de 6 h 39 au départ de Braine-le-Comte en particulier, mais aussi aux voyageurs en général, des conditions de voyage plus agréables.

02.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, la SNCB me communique qu'un certain nombre de rames Sabena sont effectivement encore en service. Ces rames circulent sur l'ensemble du réseau belge en fonction de l'utilisation opérationnelle. Leur mise hors service est prévue dans deux ans. Ce matériel est aujourd'hui toujours nécessaire parce que, d'une part, tout le nouveau matériel n'a pas encore été livré et, d'autre part, du matériel plus ancien est en cours de rénovation. Il s'agit entre autres des automotrices triples, les Break, et des voitures double étage M5, qui circulent également dans votre région.

L'État et la SNCB investissent d'importants moyens dans l'achat de nouveau matériel et dans la rénovation du matériel plus ancien. Je viens d'ailleurs d'assister à la livraison de la 400^e M6 à Bruges. Ces investissements, dont le rythme a été accéléré sous la ministre précédente, ne pourront porter pleinement leurs fruits que dans quelques années. L'amélioration de la situation sera progressive.

Par ailleurs, la SNCB me signale qu'à partir d'aujourd'hui, quatre trains de la relation Binche – Bruxelles – Ottignies-Louvain-la-Neuve sont équipés de huit voitures à double étage M6, dont un durant la pointe du matin et un durant la pointe du soir. Au début de l'année prochaine, la SNCB équipera certains trains supplémentaires de cette relation avec des voitures M6. Il y aura donc une mise en service de matériel neuf ainsi qu'une rénovation du matériel plus ancien.

02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je suis content de votre réponse. Mon souci est que les gens prennent le train plutôt que la voiture. Or, avec du matériel vétuste et insuffisant, les gens ne sont pas tentés de le faire, surtout à cette heure.

Le but de ma question est d'encourager davantage de personnes à prendre le train, comme je le fais moi-même.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 14798 de Mme Linda Musin est transformée en question écrite.

03 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de inlichtingendienst" (nr. 15085)

03 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le service de renseignements" (n° 15085)

03.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag handelt over de telefonische inlichtingendienst. Het gaat ter zake niet om het opvragen van gevoelige informatie, maar van een telefoonnummer of een adres.

Vele mensen kennen het nationaal inlichtingennummer van Belgacom 1207, maar er is ook een andere aanbieder op de markt, EDA en die vraagt 0,28 euro om een informatie te bekomen. Het standaardtarief van

Belgacom is veel duurder, 1,25 euro, maar de eindprijs voor de consument is eigenlijk goedkoper bij Belgacom. De reden hiervoor is dat Belgacom systematisch voor de eigen klanten een kost van 1,12 euro supplementair aanrekent als connectiekost. Eigenlijk is dat niet normaal in een reguliere marktwerking of het is toch op zijn minst een vreemde praktijk, te meer daar ik vaststel dat Belgacom over die tariefwijzigingen van EDA en over die connectiekost zelf expliciete communicatie gaat voeren, wat natuurlijk een beetje vreemd is, gezien ook de wettelijke verplichtingen van Belgacom in dat kader, in uitvoering van de telecomwet van 2005.

Mijn pleidooi kadert ook een beetje in de algemene bezorgdheid inzake duurzaamheid, nu er wordt gesproken of het wel nodig is dat er nog papieren gidsen deur-aan-deur worden verspreid. Men zou kunnen zeggen dat dit niet meer aan de orde is, maar dan moet er wel een alternatief zijn voor een vlotte bereikbaarheid, hetzij via een online medium, hetzij via telefonische communicatie, vandaar mijn volgende vragen.

Wat is de reden dat Belgacom de communicatie voor zijn concurrenten op zich neemt?

Wat was de nettokost voor Belgacom voor respectievelijk 2004, 2005, 2006, 2007 en 2008 voor het aanbieden van deze inlichtingendienst? Werd er effectief een vergoeding uit het Fonds uitbetaald daarvoor en is dat een rendabele economische activiteit waar eigenlijk een vergoeding van het Fonds moet tegenover staan?

Is het zo dat Belgacom een vrije invulling kan geven aan deze tarieven van de inlichtingendienst? Ervaren zij het wettelijk kader veeleer als ondersteunend dan wel als belemmerend?

Misschien kunt u uw licht ook laten schijnen over de discussie omtrent de telefoongidsen en de laagdrempelige alternatieven die zeker met een dergelijke wijziging moeten gepaard gaan.

03.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, de inlichtingendiensten 1212, 1313 en 1414 van EDA zijn diensten in concurrentie met de inlichtingendienst van Belgacom, waarvan van op het Belgacomnetwerk kan gebruik worden gemaakt. De prijsverhoging waarvan sprake was het gevolg van een verhoging van de groothandelsprijzen aangerekend door EDA aan Belgacom en dit vanaf 1 juli 2009.

Belgacom heeft de wettelijke verplichting om zijn klanten over elke prijsverhoging te informeren en met dit persbericht heeft Belgacom zijn klanten op de hoogte gebracht van de prijsverhoging voor oproepen naar de betrokken nummers, met verwijzing naar de oorzaak. Wat dat betreft heeft Belgacom niet zozeer de communicatie van een andere partner voor zijn rekening genomen, als wel zich gehouden aan zijn wettelijke verplichting om zelf te informeren naar zijn klanten met verwijzing naar de oorzaak van de prijsverhoging.

In antwoord op de vraag over de nettokostprijs kan ik u mededelen dat de inlichtingendienst van Belgacom de voorbije vijf jaar een rendabele activiteit is geweest. Onder die omstandigheden heeft Belgacom ook geen beroep op het Universele Fonds moeten doen.

Aangezien de inlichtingendienst van Belgacom als een universele dienst wordt beschouwd, moet Belgacom een aantal wettelijke richtlijnen volgen. Dat houdt bijvoorbeeld in dat de prijs betaalbaar moet zijn. Er is bijvoorbeeld echter ook de verplichting om 's nachts werknemers in dienst te houden om oproepen te kunnen beantwoorden. U zult begrijpen dat de activiteit van de inlichtingendienst 's nachts niet kostendekkend is. Daarmee is de verwijzing naar de universele dienst gemaakt.

U hebt tijdens uw mondeling toelichting nog een bijkomende vraag gesteld over de kwestie van de papierendragers en de informatie die Belgacom ter zake is gehouden te geven. Ook voornoemde materie moet u binnen het kader van de universele dienstverlening situeren. Vandaag is er een verplichting.

U weet ook wel dat burgers de kans hebben om zelf te melden dat zij geen beroep op de papierendragers wil doen of, tenminste, dat zij geen papieren documenten of telefoonboeken wensen te ontvangen. Ik merk echter dat slechts weinigen van die mogelijkheid gebruikmaken.

Ik ben het met u eens dat wij voornoemde kwestie moeten bekijken, zij het dan op een manier die de logica van de universele dienstverlening niet in het gedrag brengt. Een volgende gelegenheid om met Belgacom over de problematiek te spreken, moet zeker worden aangegrepen, al was het maar om inzake het leefmilieu een aantal wijze beslissingen te nemen om het overmatige papierverbruik zeker niet te stimuleren.

03.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor alle elementen van antwoord.

Het is duidelijk dat, wanneer via de pers wordt gecommuniceerd, er meer wordt gedaan dan alleen maar de klanten over de tariefverhogingen van een concurrent informeren. Meteen wordt immers de stijging van de connectiekostprijs gekoppeld, zodat de concurrent zeker boven het standaardbedrag van de eigen services van Belgacom uitkomt. Aangezien de inlichtingendienst als universele dienstenaanbieder is gekozen, zouden wij daarbij enkele vragen kunnen hebben, die zeker aan bod zullen komen tijdens het toekomstige debat over de eventuele substituering, ook van de telefoongidsen.

Indien andere operatoren immers een bepaalde doeltreffendheid ontwikkelen op het verstrekken van inlichtingen, zou het niet goed zijn dat de historische monopolist alle marges krijgt om de concurrentie systematisch via de connectiekosten te fnuiken. Dit debat zullen wij echter in het kader van de telefoongidsendiscussie zeker nog kunnen voeren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: Mme Galant n'est pas présente pour poser sa question n° 15099.

04 **Samengevoegde vragen en interpellaties van**

- de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "poststakingen" (nr. 15109)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de proefprojecten met de wijkpostbodes, de stakingen en het overleg met de minister" (nr. 15239)
- de heer Bruno Stevenheydens tot de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de proefprojecten met de wijkpostbodes, de stakingen en het overleg met de minister" (nr. 364)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het uitstellen van de proefprojecten met postbezorgers" (nr. 15492)
- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de wijkpostbodes en het level playing field" (nr. 15557)
- de heer Georges Gilkinet tot de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toepassing van het statuut van wijkpostbode bij De Post" (nr. 369)
- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sociale onderhandelingen inzake het statuut van de wijkpostbodes" (nr. 15697)

04 **Questions et interpellations jointes de**

- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les grèves à La Poste" (n° 15109)
- M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les projets pilotes relatifs aux facteurs de quartier, les grèves et la concertation avec le ministre" (n° 15239)
- M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les projets pilotes relatifs aux facteurs de quartier, les grèves et la concertation avec le ministre" (n° 364)
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le report des projets pilotes relatifs aux livreurs de courrier" (n° 15492)
- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les facteurs de quartier et le level playing field" (n° 15557)
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'implémentation du statut de facteur de quartier au sein de La Poste" (n° 369)
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises

publiques et des Réformes institutionnelles sur "les négociations sociales concernant le statut des facteurs de quartier" (n° 15697)

04.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vragen gaan over de voorbije poststakingen. Er zouden voor het einde van het jaar 27 of 28 testgemeenten komen voor het proefproject met de wijkpostbodes, waarvan 15 in Vlaanderen.

In vijf jaar tijd wil De Post 4 000 postbodes die met pensioen gaan, vervangen door 8 000 wijkpostbodes. De bedoeling was vooral een beroep te doen op studenten, gepensioneerden, huismannen en huisvrouwen, totdat er op een blauwe maandag, 28 september, werd gestaakt.

Ik kom tot mijn eerste vraag. In hoeveel postkantoren werd er een proefproject opgestart? In de krant hebben we kunnen lezen hoeveel er in het vooruitzicht werden gesteld, namelijk 27 of 28. Ik heb ook vernomen dat er in Kraainem, Blegny en Denderleeuw, waar er wilde stakingen uitbraken, een dergelijk proefproject was opgestart of zou opstarten. Midden september was de heer Thijs nog zeer karig met zijn informatie over het aantal proefprojecten. Het viel mij trouwens op dat er tot 5 oktober werd gestaakt, terwijl het project met een brief van 2 oktober in de koelkast werd gestopt.

Ten tweede, wat is het resultaat van het onderhoud tussen u en de vakbonden op woensdag 30 september? Het ging dan vooral over de minima, wat de loonkosten betreft, en artikel 35. Ik heb in dat verband nog een kleine bijkomende vraag. Is er ondertussen al een akkoord tussen De Post en de vakbonden? Kan de directie van De Post overgaan tot eenzijdige beslissingen? Wat is uw houding op dit ogenblik?

Ten slotte, wanneer zullen de wetteksten met de spelregels voor de geliberaliseerde postmarkt worden ingediend in het Parlement? Is er nog een onderhandelingsmarge? Het is volgens mij essentieel dat de regering de tijd neemt om in één keer een goede wetgeving te maken, zodat we niet na enkele maanden, zoals we soms gewoon zijn, opnieuw wetswijzigingen en correcties hoeven goed te keuren. De beslissingen zouden eind vorig jaar worden genomen. Waarom blijft het schrijven van die teksten maanden aanslepen?

04.02 Bruno Stevenhuydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik heb mijn eerder ingediende mondelinge vraag teruggetrokken om er een interpellatie van te maken. De opschorting van de proefprojecten met de wijkpostbodes hebben de gemoederen bij het postpersoneel niet kunnen bedaren. Op het ogenblik dat ik de tekst voor mijn interpellatie indiende, waren de werkzaamheden in twee van de vijf postsorteercentra geblokkeerd, wat gevolgen had voor de postbedeling in het Brussels Gewest, de provincies Vlaams- en Waals-Brabant, Henegouwen en Namen.

De aangekondigde proefprojecten met de wijkpostbodes zorgen voor de nodige commotie en ongerustheid. Volwaardige jobs moeten plaatsmaken voor minderwaardige jobs. Het zou erop neerkomen dat de wijkpostbode 8,43 euro per uur verdient, tussen 10 en 20 procent minder dan de huidige postbodes, en zelf dient in te staan voor de aankoop en het onderhoud van zijn fiets. Hoewel er op korte termijn geen ontslagen bij de postbodes komen maar wel natuurlijke afvloeiingen, zou door de intentie om op termijn veelvuldig wijkpostbodes in te zetten, het huidige statuut van de postbode volledig worden uitgehoud.

Een bevrozing – dat is er toch wel gebeurd naar aanleiding van die acties – van het voornemen wijkpostbodes in te voeren, geeft uiteraard geen garantie dat de directie van De Post van het plan zal afzien. Momenteel zijn er ongeveer 12 000 postbodes. De Post neemt zich voor 8 000 deeltijdse wijkpostbodes aan te nemen en een flink aantal gewone postbodes te laten afvloeien op natuurlijke wijze.

De invoering van de wijkpostbode staat volgens mij haaks op de aanhoudende mededelingen van De Post naar aanleiding van de kritiek wanneer er een kantoor wordt gesloten, dat de postbode een aantal taken die vroeger in een postkantoor werden uitgeoefend, nu op zich neemt. Het spreekt voor zich dat wijkpostbodes die dan tegen een lager tarief werken en eigenlijk een minderwaardig statuut hebben, dat werk en die dienstverlening niet voor hun rekening kunnen nemen.

Ik had van de minister dan ook graag vernomen of De Post afziet van het systeem van de wijkpostbodes. Wat zal er de komende weken gebeuren? De Post had toch voorzien dat eind oktober 28 proefkantoren zouden starten met het systeem. Gaat dat door, of heeft men daar van afgezien? Als dat bevroren is, voor hoe lang dan? Wat is de houding van de minister? Wat is zijn reactie op de houding van de gedelegeerd bestuurder dat De Post de concurrentie niet zal aankunnen bij de vrijmaking van de markt?

04.03 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zoals gezegd zijn de bij De Post geplande proefprojecten inzake postbezorgers en wijkpostbodes onder druk van het personeel uitgesteld. De directie van De Post wil op die manier de sociale vrede bewaren.

Er is al meerdere malen gezegd dat het invoeren van de wijkpostbodes noodzakelijk is om De Post concurrentieel te maken eens er een volledig vrijgemaakte markt zal zijn. Reeds meerdere malen is in een commissie gezegd dat het statuut voornamelijk de bedoeling zal hebben om mensen aan te trekken die enkele uren per dag kunnen werken en iets extra bij willen verdienen, en het dus niet de bedoeling is daarmee een volwaardig inkomen te genereren. Daarom is het ook wel verwonderlijk dat nu juist De Post aankondigt dat het wel de bedoeling is om oudere postbodes van boven 57 jaar te vragen om de overstap naar het statuut van postbezorger te maken, vandaar enkele vragen.

Kunt u het voornemen van De Post bevestigen dat postbodes van boven de 57 jaar gestimuleerd zullen worden om naar dit statuut over te stappen? Zal dit niet leiden tot een verslechtering van het statuut bij de oudere postbodes? Heeft u er al zicht op wanneer deze proefprojecten zullen worden opgestart?

04.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de context is eigenlijk reeds geschetst. Ik heb in mijn schriftelijke vraag gesteld dat ook ik vind dat de regering hierin een enorme verantwoordelijkheid heeft. Ik heb in het verleden al een aantal keer eenzelfde vraag gesteld aan uw voorganger, mevrouw Vervotte, en aan uw collega, de minister van Economie, Van Quickenborne. Het verschil in visie in dit dossier verlamt de werking van De Post. De sociale onrust bij het invoeren van de proefprojecten is er eigenlijk gekomen omdat de regering in dit dossier nog steeds geen beslissing heeft genomen.

Met andere woorden, wanneer er een level playing field zou zijn, waarbij De Post weet in welk kader te opereren en ook de toekomstige spelers op de markt weten waaraan zich te houden, zou volgens mij heel wat onrust worden voorkomen. Ik begrijp eigenlijk niet dat de regering enerzijds een regelgevend kader dient te scheppen en anderzijds ook hoofdaandeelhouder is van De Post. Een duidelijke wettelijke reglementering zou voor een groot deel al een oplossing zijn. Ik lees dat het management van De Post zegt dat zij hun toekomst dienen voor te bereiden. Zij nemen nu een aantal maatregelen om te vermijden dat de resultaatrekening zoals in andere landen een negatieve balans zou vertonen. Zij voeren aan dat indien hierover geen zekerheid komt er ook nog een scenario B is. Men schermt steeds met dit scenario B indien een aantal elementen uit de hervorming niet worden doorgevoerd.

Mijnheer de minister, ik heb dan ook een aantal vragen. Ten eerste, wanneer neemt de regering een volgende stap in dit beslissingsmoment inzake het level playing field? Naast een nota aan de Ministerraad in december 2008 heb ik immers niets meer gezien. Ten tweede, wat is nu de stand van zaken inzake het concept van wijkpostbodes, en dit meer bepaald betreffende de loon- en arbeidsvoorwaarden? Een bruto verloning van 8,43 euro per uur komt volgens mij netto neer op 7,33 euro. Een overheidsbedrijf dat mensen zal laten werken voor 7,33 euro netto per uur is voor mij zeer bedroevend. Ik kom dan bij een derde element dat waarschijnlijk een onderwerp is in het sociaal overleg. Een deel van de onrust kan volgens mij worden weggenomen door het concept uit te breiden tot oudere postbodes die in een deeltijdse job, maar met behoud van rechten, een aantal taken zouden kunnen uitvoeren. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de briefwisseling. Ik zou graag uw visie kennen op dit voorstel van proefproject vooraleer men overschakelt op andere contracten waarmee mensen geen sociale rechten kunnen opbouwen.

04.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, je suis déjà intervenu longuement en séance plénière au cours de la discussion de la déclaration gouvernementale. À cette occasion, j'ai regretté que ce document important ne comporte pas une seule ligne concernant La Poste. Pourtant, comme vous le savez, la tension sur le terrain est à son comble. D'ailleurs, jeudi dernier, une délégation a été reçue au parlement.

Monsieur le ministre, vous connaissez mon point de vue. Selon moi, il faut, premièrement, une juste redistribution des bonis de La Poste. Il ne faut pas se contenter de s'occuper de ses actionnaires, il faut aussi traiter la politique de l'emploi.

Deuxièmement, des mesures pour éviter le dumping social sont nécessaires. J'ai longuement développé l'idée d'une commission paritaire. Vous avez dit que vous partagiez ma préoccupation et que d'autres pistes pouvaient être envisagées. Je ne veux pas faire de fétichisme en la matière.

Troisièmement, il faut prévoir un cadre réglementaire plus exigeant et des conditions d'entrée sur le marché plus strictes pour protéger le marché postal.

Dans le cadre de mon interpellation, je voudrais insister sur trois éléments.

Il s'agit tout d'abord de la nécessité d'un moratoire concernant des expériences-pilotes sur l'implémentation des facteurs de quartier. En effet, dans le cadre des nouvelles discussions des représentants des travailleurs, il sera important de donner un premier signal.

Ensuite, comme le disent les représentants des travailleurs, il est important de prendre en compte les travailleurs actuellement en place, notamment les plus âgés et examiner la possibilité de démissions volontaires de leur poste pour effectuer un travail de distribution à temps partiel au même salaire que celui dont ils bénéficient actuellement.

Enfin, conformément à l'article 35 de la loi sur les entreprises publiques, il vous est possible d'annuler une décision prise par le conseil d'administration de La Poste. En effet, certains signaux indiquent des vellétés de passage en force. Je rappelle que, suivant la loi, le ministre dispose d'un délai de 8 jours francs pour annuler la décision.

Monsieur le ministre, êtes-vous conscient de la possibilité dont vous disposez? Avez-vous d'ores et déjà exprimé à la direction de La Poste votre souhait d'une solution négociée? Lui avez-vous fait savoir qu'en cas de passage en force, vous étiez prêt à utiliser cette possibilité?

Je ne doute pas que vous suiviez ce dossier avec intérêt. En résumé, aujourd'hui, mes principales questions concernent le moratoire, la prise en compte des travailleurs plus âgés et la volonté d'utiliser ou non, en cas de passage en force, la possibilité qui vous est offerte par l'article 35 de la loi sur les entreprises publiques.

Monsieur le ministre, il est important de donner un signal clair aux travailleurs concernés.

04.06 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je ne reprendrai pas toutes les questions qui ont été énoncées par mes collègues sur le sujet. Jeudi dernier, avec certains membres de la commission de l'Infrastructure, nous avons reçu une délégation du front syndical et de nombreux facteurs qui nous ont fait part d'un certain nombre de choses. C'est suite à cette rencontre que j'ai quelques questions à vous poser.

Dans le cadre de la restructuration actuelle du réseau postal, 300 personnes employées par La Poste seraient déjà incertaines de leur avenir professionnel. On nous dit qu'elles sont déjà sans travail et qu'elles attendent une affectation qui ne vient pas. Confirmez-vous cette information? Quelle est votre position à ce sujet?

Par ailleurs, une autre question qui taraude également les facteurs concerne la mission de service public de La Poste consistant à distribuer les journaux avant 7 h 30 du matin. Sera-t-elle soumise à la concurrence dès 2011? Cela inquiète fortement les facteurs car ils sentent une remise en cause de leur travail. Cette crainte est-elle fondée?

Dans tous les cas de figure, je vous remercie de bien vouloir commenter ces informations.

04.07 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, veuillez m'excuser par avance des redites éventuelles que pourrait contenir ma réponse par rapport à des choses que j'ai déjà indiquées ici en commission ou en séance plénière. Vous ne m'en voudrez pas dans la mesure où une partie des questions qui sont posées sont aussi des redites.

Monsieur le président, il faudra tout de même qu'on réfléchisse sur la manière d'organiser des débats contenant une certaine progression de la réflexion. Sinon, à un moment donné, on se limitera à échanger les procès-verbaux des réponses antérieures. Je suis navré qu'il n'y ait rien d'autre à faire que répéter ce qui a déjà été dit!

Je ne vais en tout cas pas revenir sur les raisons pour lesquelles La Poste estime devoir introduire les facteurs de quartier. Je vous demanderai de reprendre le rapport des discussions antérieures ayant eu lieu ici à maintes reprises.

Je voudrais vous communiquer quelques éléments sur l'état du dossier à ce jour.

Comme vous avez pu l'apprendre dans la presse, La Poste a en effet décidé de suspendre la mise en place des pilotes qui devaient lui permettre d'affiner et de tester le concept. Aucun pilote n'a donc démarré et aucune date n'a été décidée pour le redémarrage, qui dépendra de la suite des concertations en cours. Je crois qu'il est honnête de dire que les esprits ont été apaisés à la suite de cette décision.

Daarnet zei een lid dat de gemoederen daarmee niet waren bedaard. Wel, er zijn acties geweest die niet tijdig konden worden stopgezet, maar ik denk dat men vandaag kan vaststellen dat men terug aan de tafel van de discussie zit. Wij kunnen spreken van een effect dat heeft toegelaten om deze discussie met de sociale partners opnieuw op een serene manier op te nemen. In de mate dat er geen datum wordt aangekondigd waarop men absoluut terug van start wil gaan, denk ik dat er een klimaat is waarbinnen een sociale dialoog kan plaatsvinden.

En effet, entre-temps, de nouvelles réunions ont eu lieu avec les organisations syndicales; elles ont permis de renouer le dialogue et, aux organisations syndicales, de présenter les points problématiques ainsi que leurs demandes sur différents aspects.

Un calendrier définitif n'a pas été fixé. Le conseil d'administration ne s'est pas non plus réuni récemment et ne doit d'ailleurs pas prendre position dans un délai précis.

Ik heb zelf ook de gelegenheid gehad om de vakbonden van De Post hieromtrent te ontmoeten. De vertegenwoordigers van het personeel hebben mij hun zorgen omtrent dit project kunnen uiteenzetten. Ik heb het gevoel dat ze in sommige opzichten ook een aantal aspecten van datgene wat wordt verteld door de directie inschatten als zijnde realistische inschattingen, maar dat zij de omstandigheden waarbinnen een en ander tot realiteit moet komen wensen te bewaken, wat hun volste recht is, en wensen toe te zien op de belangen van de personen die vandaag bij De Post zijn tewerkgesteld in het bijzonder en ook van de toekomstige personeelsleden van De Post.

Ik wens te benadrukken dat ik bij mijn gesprekken met de vakbonden geen mensen heb gezien die grossieren in extreme standpunten, karikaturen of slogans. Ik heb goed begrepen dat de vakbonden, die trouwens al verschillende jaren zien op welke wijze De Post geleidelijk de richting van een grotere financiële gezondheid aan het inslaan is, inzien dat De Post in termen van het herstel van bepaalde economische evenwichten nog een stuk weg heeft af te leggen. Ik heb geen vakbonden ontmoet die daar compleet gesloten voor zijn, ik heb vakbonden ontmoet die zich wel degelijk bewust zijn van hun verantwoordelijkheid maar die de omstandigheden waarin een en ander moet gebeuren nauwgezet willen bewaken. Ik moet eerlijk zeggen dat ik dat ook vind getuigen van grote verantwoordelijkheidszin van hun kant.

In het politieke debat hebben we ook belang bij grotere nuance als men een aantal maatregelen kwalificeert als zijnde het creëren van nepposities en nepjobs, volgens mij ten onrechte. Ik meen dat echt. Ik vind dat we in de politieke debatten minstens een even grote nuance aan de dag moeten kunnen leggen als diegene die in de sociale dialoog mogelijk is. Mijnheer Gilkinet, ik merk dat die sociale dialoog vandaag nog altijd bezig is. Een aantal personen vraagt mij of ik mij bewust ben van de juridische mogelijkheden die ik heb.

Je suis parfaitement conscient de tous les instruments dont je dispose. Tant qu'il y a une chance d'aboutir à une solution consensuelle, je me refuse à actionner des mécanismes conflictuels! Cela fait partie d'une logique de dialogue social. Ce n'est en aucun cas de la passivité, c'est une volonté politique affichée et permanente – qui était également celle de mon prédécesseur – de vouloir investir dans le dialogue social, avant d'opter pour des instruments plus coercitifs.

Mevrouw Somers, mijnheer Geerts, ik bevestig u dat De Post en de vakorganisaties afspraken hebben gemaakt in het kader van hun recentste cao, voor 2009-2010 dus. Die cao voorziet inderdaad in de mogelijkheid voor postbodes van 57 jaar om het werk van wijkpostbode uit te oefenen met behoud van hun gunstige arbeidsvoorwaarden. Dat zal dus geen verslechtering van het statuut van oudere postbodes betekenen, integendeel, rekening houdend met het parttimewerk gelinkt aan het concept van wijkpostbode.

Het is wel belangrijk om te onderstrepen dat dit op vrijwillige basis gebeurt. U vraagt of men dat gaat aanmoedigen. In elk geval, het is een mogelijkheid en wij begrijpen dat er ook best wel wat postbodes zijn die daarop graag willen ingaan.

Mijnheer Geerts, ik hoor u spreken over de wetteksten ter liberalisering van de postale sector. U zegt daar ook een klein beetje dat ik verschillende standpunten heb. Ik weet niet goed wat de verschillende standpunten zouden kunnen zijn. De grote lijnen betreffende de voorwaarden van de liberalisering zijn einde 2008 vastgelegd door de regering en zijn dus ook gekend. Het standpunt daaromtrent is ook onveranderd gebleven. Het is uiteraard aan mijn collega Van Quickenborne om de voorontwerpen van wet voor te bereiden. Ik ga ervan uit dat dit ook binnen de juiste timing zal gebeuren. Wat de basispositie van de regering betreft kan ik u meedelen dat er ten opzichte van wat eind december 2008 is gezegd geen wijziging is opgetreden.

Voor zover men in het politieke debat wenst te zeggen "als u daarmee nu eens wat haast zou maken, dan zou u nu die problemen met die wijkpostbodes niet hebben", ik wens dat tegen te spreken. Ik vind dat het hoe dan ook moet gebeuren. Ik geef u dus voor honderd procent gelijk dat wij met het level playing field en hetgeen wij hebben afgesproken ten aanzien van onze verplichtingen om tegenover de Europese Unie een goed kader te maken vooruitgang moeten boeken. U hoort mij niet iets anders zeggen.

Ik denk alleen maar dat de Belgische regering einde 2008 een evenwichtsniveau heeft gevonden dat het midden houdt tussen degenen die zeggen dat men niet liberaal genoeg is, dat men niet geliberaliseerd genoeg kan zijn, dat men de concurrentie volop moet laten spelen en anderzijds degenen die zeggen dat wij een zeer defensieve positie moeten innemen en bij wijze van spreken moeten trachten de Belgische grenzen af te schermen voor concurrenten van buitenaf. Er is een positie gevonden die op een correcte manier de duidelijke richtlijnen van de Europese Unie respecteert en tegelijkertijd ook welbegrepen het belang van de Belgische operatoren niet verwaarloost.

Dat evenwicht is een evenwicht waarvan men kan zeggen dat het hoe dan ook zal veronderstellen dat er concurrenten op die Belgische markt aanwezig kunnen zijn die zich zullen bedienen van bepaalde formules die vandaag voor de Belgische Post nog niet tot de geploegenheden behoren.

Eens geconfronteerd met een dergelijke economische realiteit heeft de directie het recht om de toekomst op een ordentelijke manier voor te bereiden.

Ik meen dat de commissie voor de Infrastructuur en het volledige Parlement het ermee eens zijn dat dat in sociaal ordentelijke omstandigheden moet gebeuren met maximale betrokkenheid van de sociale partners. Die boodschap neem ik voor mijn rekening. Ik denk dat ik er tot nu toe in geslaagd ben dat duidelijk te maken aan de directie van De Post.

Er was nog een concrete vraag van de heer Stevenheydens, die inderdaad iets nieuws aanraakt, waarop ik wil ingaan, namelijk wie de taken die vroeger in het postkantoor werden verricht, voor zijn rekening zal nemen. Het gaat dan over het verkopen van zegels of het meenemen van zendingen, taken die nu soms op zich worden genomen door de postbodes op ronde. Die mogelijkheden blijven bestaan, ondanks de invoering van wijkpostbodes.

Zoals eerder gemeld, het beroep van postbode zal blijven bestaan. Zij zullen aangepaste rondes verzekeren voor de uitreiking van meer complexe producten als aangetekende zendingen, pakketten en kranten. Tijdens die rondes kunnen de postbode de dienst "a.u.b. postbode" waaraan u klaarblijkelijk refereert, garanderen.

Monsieur Lavaux, votre question mérite aussi plusieurs éléments de réponse.

La Poste connaît de profondes restructurations en vue de se préparer à l'ouverture du marché postal. Nous pouvons donc comprendre que son personnel s'interroge quant à son avenir.

Néanmoins, il est nécessaire de rappeler que La Poste s'est engagée à ne procéder à aucun licenciement sec et cet engagement a encore été inscrit dans la dernière convention collective de travail. Cette garantie vaut tant pour les agents statutaires que pour les agents contractuels à durée indéterminée. Certains collaborateurs, il est vrai, seront parfois appelés à changer de fonction ou de lieu de travail pour pouvoir tenir cet engagement. La Poste me confirme que son département des ressources humaines s'emploie activement à accompagner les collaborateurs concernés.

Finalement, en ce qui concerne la distribution des journaux avant 7 h 30 heures du matin, il est correct que cette disposition fait partie de l'actuel contrat de gestion qui court jusque fin 2010. Le prochain contrat de

gestion doit encore être négocié. Je plaiderai, en tout cas pour ma part, pour un maintien de cette mission. Elle me semble rejoindre tant le souhait des éditeurs de journaux que de leurs clients.

Voici, monsieur le président, des éléments de réponse aux multiples questions qui m'ont été posées.

04.08 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw zeer uitgebreid antwoord. Het is een goede zaak dat er zal worden geïnvesteerd in de sociale dialoog. Daarbij zult u ook de richtlijnen van de Europese Unie respecteren. U zoekt naar een evenwicht en u houdt daarbij vooral rekening met het toekomstperspectief van De Post.

Daarnet vernam ik van enkele collega's dat de job van postbode eigenlijk wordt gedegradeerd. Er is een uitholling van het statuut. Daarmee ben ik het helemaal niet eens, het heeft eigenlijk met de zaak niets te maken.

Echter, als we het realistisch bekijken, dan kunnen we toch niet onder de vaststelling uit dat het postvolume daalt, dit jaar met 4,5 procent. Er is sprake van een andere manier van berichtgeving. Het postverkeer zal in de toekomst nog meer dalen. Er zal dus duidelijk een herstructurering nodig zijn. Het gaat uiteindelijk om een maatregel om afvloeiing op te vangen.

U hebt het over onderhandelingen met de vakbonden, maar ik dacht dat de hele zaak toch begonnen was met een wilde staking, waar de vakbonden in feite niets mee te maken hebben. Het is dan ook goed dat zij mee aan tafel gaan zitten.

Afronden wil ik met de volgende suggestie. In Bertem was er een personeelstekort. Men vindt daar blijkbaar bijvoorbeeld geen personeel voor de regio Leuven. Misschien kan er voor de regio Leuven een project worden opgezet waarbij een beroep wordt gedaan op studenten, gepensioneerden of huisvrouwen, voor enkele uren per dag. Wanneer het tekort daar acuut is, zou dat toch een oplossing kunnen zijn.

04.09 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreid antwoord.

Ook al is het onderwerp al meermaals ter sprake gekomen, als er nieuwe elementen of pertinente vragen zijn, dan denk ik dat het verstandig is om nog eens terug te koppelen naar het begin van het dossier. De onrust van de afgelopen weken toont volgens mij toch wel de belangrijkheid van de zaak aan.

In de voorbije weken heb ik met enkele werknemers van De Post gesproken die geen actie hebben gevoerd, maar die wel heel bezorgd zijn om de toekomst. Zij menen wel, op basis van de informatie die zij hebben – die is volledig genoeg – van de wijkpostbodes, dat hun statuut of hun job in de toekomst wordt uitgehold.

Enerzijds, zoals u hebt geantwoord, moet de postbode meer kwaliteit kunnen aanbieden, doordat veel kleine postkantoren zijn gesloten.

Anderzijds, de wijkpostbode zal dat ook moeten doen. Terwijl de wijkpostbodes er minder voor betaald zijn, zullen zij wel meer kwaliteit moeten bieden dan de postbode dat in het verleden deed. Zo zullen wijkpostbodes onder andere ook postzegels moeten kunnen verkopen om personen die niet naar het postkantoor kunnen gaan, ter wille te zijn.

Ik stel vast dat er veel vraagtekens overblijven, mijnheer de minister. Worden er nu gesprekken gevoerd tot er een oplossing wordt bereikt en wordt er dan beslist of die proefprojecten al of niet doorgaan? Daarover is nog altijd onduidelijkheid. Eerst werd gezegd dat de proefprojecten tegen het einde van deze maand van start zouden gaan. Dat is nu opgeschort, maar wat gaat er nu volgen?

04.10 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, ik wil toch even een misverstand vermijden. De wijkpostbodes zullen geen postzegels verkopen. Wat ik telkens opnieuw tracht te benadrukken, is dat de job van de postbode in al zijn rijkdom en in al zijn kwaliteiten zal blijven bestaan.

Wat is nu het geval? Naast een rijke variëteit aan taken doet de typische postbode vandaag ook arbeid die wat minder fysiek belastend is, bij het sorteren van de stukken van zijn ronde. Automatisering is nodig. Men kan ook vragen om niet tot automatisering over te gaan, maar dat staat gelijk met vragen aan de postbodes dat ze in een bedrijf werken dat morgen door de concurrenten gegarandeerd van de kaart wordt geveegd. Een alternatief bestaat erin om de postbodes de hele dag bedeling te laten doen, maar dat is fysiek niet

aanvaardbaar en dat kan men ook niet zomaar aan een postbode vragen.

Wij moeten dus evolueren naar een formule waarbij wij er op een slimme manier voor zorgen dat de kwalitatief sterke taken van de postbodes gehandhaafd blijven, met inbegrip van het contact met het cliënteel, het bezorgen van aangetekende zendingen, het verkopen van postzegels, maar waarbij wij een deel van het fysische, routinematige werk, met name het bedelen van heel eenvoudige brieven waarbij verder niets te pas komt, kunnen toevertrouwen aan mensen die uiteraard ook kwaliteit zullen moeten leveren, maar bij wie de kwaliteitsbewaking met betrekking tot hun werk eenvoudiger zal zijn dan bij het complexe werk van de postbode. De wijkpostbode zal een veel routinematigere job hebben die gemakkelijker te controleren valt, in termen van kwaliteit, want het gaat over het bedelen van post op een heel simpele wijze.

Die ontkoppeling vloeit voort uit een aantal overwegingen van technologische aard. Het status-quo is geen strategie. Wel moeten wij vermijden dat postbodes de indruk krijgen dat hun werk wordt uitgehold omdat een deel ervan wordt toevertrouwd aan mensen met een andere vorming en die werken onder een ander statuut of voor een ander loon.

Toen ik in het gesprek met de vakbonden merkte dat zij hun werk niet wensten te zien afgenomen worden door wijkpostbodes, heb ik eraan toegevoegd dat zij wellicht hun werk nog minder graag zagen overgenomen worden door concurrenten. Dat is ook in alle duidelijkheid zo. Bij de vakbonden is er een duidelijk besef dat men zich zo moet positioneren dat men in de toekomst als post kan blijven werken. Excuseer dat ik mijn betoog even herneem maar ik wilde toch reageren op het misverstand dat dreigt te ontstaan. De wijkpostbode is geen soort alternatief voor de postbode. Het is essentieel dat we dat allemaal goed in ons hoofd houden. De postbode als functie blijft bestaan, met de volledige rijkdom van datgene wat die job inhoudt. Het is alleen zo dat een aantal van de meer routinematige zaken zullen worden overgenomen door wijkpostbodes als men dat systeem invoert. Wat dat betreft mag er geen enkel misverstand bestaan, wij blijven aandringen op een formule waarin men daarover met de vakbonden goed kan overleggen.

04.11 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, onze bezorgdheid blijft en ik zal dan ook een motie indienen.

04.12 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u nogmaals voor uw uitvoerige antwoord. Ik meen dat het inzake de vrijmaking van de postmarkt belangrijk is dat iedereen beseft dat De Post een aantal dingen zal moeten doen om concurrentieel te blijven. In die context vinden de proefprojecten met postbezorgers plaats.

Ik vind het heel belangrijk dat die proefprojecten ten uitvoer kunnen worden gebracht. Door dergelijke proefprojecten kan immers de mogelijkheid worden gecreëerd de taakverdeling grondig te evalueren en nadien bij te sturen.

Ik meen dat het bij de invoering van nieuwe zaken altijd belangrijk is enerzijds, goed uit te leggen welke de opportuniteiten zijn door het invoeren van die nieuwe zaken, maar dat er anderzijds, ook heel veel belang gehecht moet worden aan het huidige personeel. In die zin vind ik het dan ook belangrijk dat er tegenover de oudere postbodes geen dwang of druk zal zijn maar dat zij via een volledig vrijwillige overeenkomst gedeeltelijk of volledig kunnen overstappen naar de functie van postbezorger.

04.13 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik meen dat de vakbonden een zeer volwassen houding hebben aangenomen. Zij weten dat de markt jaarlijks met 4 of 5 procent afkalft. Zij weten dat de technologische innovatie moet worden ondersteund en dat men nu op straat- en busnummer kan sorteren met een zeer hoge graad van correctheid.

Ik blijf wel bij mijn pertinente opmerking over het social level playing field. Een dagcontract van 3 uur per dag, met een nettoloon van 7,33 euro, waarbij men wordt verondersteld op die drie uur 900 bussen te doen, blijft voor mij onaanvaardbaar.

Wat de economische realiteit betreft, stel ik vast – en u hebt die cijfers waarschijnlijk ook – dat bij de traditionele postoperatoren in onze buurlanden het verlies door de blinde liberalisering enorm is, wat een zeer grote impact heeft op zo'n traditionele postoperator. Ik meen – en waarschijnlijk zal dit nog meermaals aan de orde komen in deze commissie – dat wij dat te allen tijde moeten vermijden.

04.14 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, il est vrai que cette question revient régulièrement en séance plénière et en commission. Pour ma part, je m'engage, non pas à arrêter de vous interroger, mais à continuer à le faire car cela concerne 33 000 emplois, 33 000 familles. Depuis le début, je regrette qu'on n'ait pas pris davantage en compte les expériences étrangères, notamment celles des Pays-Bas et de l'Angleterre, ainsi que les dégâts en termes d'emploi et d'emploi de moindre qualité.

Monsieur le ministre, je vous suis néanmoins sur certains points. La suspension de la mise en place des expériences-pilotes était effectivement importante. Je ne cherche pas à tout prix à ce que l'on adopte très rapidement les conditions d'ouverture du marché. Je veux surtout qu'elles soient plus exigeantes. Vous dites qu'elles sont équilibrées. Pour ma part, je ne trouve pas que ce soit le cas mais peut-être est-ce propre à votre parti de trouver que, lorsque l'on a donné aux uns et aux autres, c'est équilibré. J'estime personnellement que l'on pourrait être plus exigeant. Vous connaissez mon point de vue en la matière.

Même si je me réjouis du fait que vous les ayez rencontrées la semaine dernière ou la semaine avant, je rencontre probablement plus souvent que vous les organisations syndicales et je n'ai pas tout à fait le même sentiment que vous. Il est clair que ces organisations responsables recherchent des solutions mais le degré d'inquiétude est très élevé. C'est pourquoi je faisais appel à l'article 35 de la loi qui est, sans doute, l'une des multiples dispositions inscrites dans les lois pour qu'on ne s'en serve pas! Néanmoins, c'est une disposition importante qui rappelle qu'au-delà du fait que vous soyez le représentant de l'actionnaire principal de La Poste, vous en êtes aussi le ministre de tutelle.

Il faut que tant les travailleurs de La Poste que la direction sachent que le politique, que ce soit le gouvernement que vous représentez ou le parlementaire que je suis avec mes collègues, suit de très près cette question qui est tout sauf anodine et qu'il attend des solutions acceptables à la fois sur le plan économique et social. Jusqu'à présent, je n'ai pas été entièrement rassuré, si ce n'est que j'ai bien noté votre engagement, mercredi en séance plénière, de chercher des solutions pour éviter le dumping social. J'attends maintenant que vous m'expliquiez exactement comment vous comptez faire!

Je dépose ainsi une motion de recommandation avec mes collègues Thérèse Snoy et Ronny Balcaen, pour réaffirmer cette attention et vous annoncer que d'autres questions suivront.

04.15 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse circonstanciée. Je constate avec plaisir que vous privilégiez le dialogue social, ce qui me semble très important dans la tradition de notre pays. S'il existe des armes législatives qui permettent d'intervenir, il y en a aussi qui sont à double tranchant. J'espère qu'on ne les utilisera pas.

Je vois aussi avec plaisir que vous avez réaffirmé qu'il n'y aura pas de licenciement et je prends bonne note de votre volonté de maintenir la mission actuelle de La Poste de distribuer les journaux avant 7 h 30 le matin. Vous avez indiqué qu'il s'agissait d'une position personnelle. Vous pouvez compter sur le soutien du cdH pour en faire la position du gouvernement.

Moties Motions

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

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bruno Stevenheydens en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Bruno Stevenheydens en Georges Gilkinet
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen,
gelet de sociale onrust bij De Post
vraagt de regering
de nodige initiatieven te nemen en te waken over het sociaal statuut van de postbodes door de uitholling van het huidige statuut van postbode te vermijden."

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Bruno Stevenheydens et Jan Mortelmans

et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Bruno Stevenheydens et Georges Gilkinet
et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles,
et considérant l'agitation sociale à La Poste
demande au gouvernement
de prendre les initiatives nécessaires et de préserver le statut social des facteurs en évitant la précarisation de leur statut actuel.”

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers en de heren Ronny Balcaen en Georges Gilkinet en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Bruno Stevenheydens en Georges Gilkinet
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen,
vraagt de regering

1. dat ze haar steun aan De Post als universele dienstverlener opnieuw zou bevestigen en dat ze aan de klanten van De Post waarborgen zou verstrekken op het gebied van de dienstverlening en aan het personeel op het vlak van de werkgelegenheid;
2. zich ertoe te verbinden gebruik te maken van de mogelijkheid die wordt geboden door artikel 35 van de overheidsbedrijvenwet om een beslissing die met betrekking tot de wijkpostbodes door de raad van bestuur zou worden genomen tegen het advies van de werknemersvertegenwoordigers in, te vernietigen;
3. al het nodige te doen om sociale dumping in de postsector te voorkomen, via de oprichting van een paritair comité voor de postsector of een gelijkwaardige maatregel;
4. de gemaakte keuzen met betrekking tot de liberalisering van de postsector te herzien en de publieke postoperator een betere bescherming te bieden.”

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers et MM. Ronny Balcaen et Georges Gilkinet et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Bruno Stevenheydens et Georges Gilkinet
et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles,
demande au gouvernement

1. de réaffirmer son soutien à La Poste en tant que prestataire de service universel et d'assurer des garanties de service aux utilisateurs de La Poste et d'emploi aux travailleurs de La Poste;
2. de s'engager à utiliser la possibilité prévue au dernier alinéa de l'article 35 de la loi sur les entreprises publiques pour annuler une décision qui serait prise par le conseil d'administration contre l'avis des représentants des travailleurs concernant les facteurs de quartier;
3. de mettre en œuvre toute mesure permettant d'éviter un dumping social en matière postale, qu'il s'agisse de la mise en place d'une commission paritaire du secteur postal ou de toute mesure équivalente;
4. de revoir ses options relatives à la libéralisation du secteur postal dans le sens d'une meilleure protection de l'opérateur postal public.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Camille Dieu en door de heren Jef Van den Bergh, Roel Deseyn, David Lavaux en François Bellot.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Camille Dieu et par MM. Jef Van den Bergh, Roel Deseyn, David Lavaux et François Bellot.

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

05 Questions jointes de

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les festivités pour les 175 ans du chemin de fer en 2010" (n° 15110)

- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la commémoration du 175^e anniversaire des chemins

de fer en Belgique" (n° 15358)

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de festiviteiten ter gelegenheid van 175 jaar spoorwegen in 2010" (nr. 15110)

- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de herdenking van de 175^e verjaardag van de spoorwegen in België" (nr. 15358)

05.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, des célébrations ont été annoncées en l'honneur du 175^e anniversaire du chemin de fer qui sera fêté en 2010. En effet, c'est le 5 mai 1835 que la première ligne ferroviaire entre Bruxelles et Malines fut mise en service régulier. En juillet 2009, il nous a été précisé qu'un train spécial effectuant le même trajet transporterait le roi Albert. J'ai appris également que la SNCB prévoyait de monter 600 mètres de voie ferrée devant le Palais royal à Bruxelles et d'exposer sur ces rails des trains historiques et modernes, soit une vingtaine de locomotives et wagons.

Monsieur le ministre, pourriez-vous m'indiquer concrètement où nous en sommes aujourd'hui dans l'organisation des festivités pour les 175 ans du rail belge? Quelles sont les manifestations prévues? Quel en sera le coût total? Par ailleurs, pourriez-vous m'indiquer l'état d'avancement du projet de création d'un musée des chemins de fer belges à Bruxelles? Il était question de concrétiser ce projet pour les célébrations du 5 mai 2010. Qu'en est-il aujourd'hui? Un budget a-t-il été prévu? La localisation du musée est-elle décidée?

05.02 **David Lavaux** (cdH): Monsieur le ministre, le 5 mai 2010, la SNCB commémorera le 175^e anniversaire de l'ouverture de la première ligne de chemin de fer en Belgique entre Bruxelles et Malines. Certains articles de presse ont évoqué à ce propos une exposition temporaire de matériel ferroviaire historique et moderne sur la place des Palais, à Bruxelles, en face du Palais royal. Une telle exposition engendrerait un coût important en termes de transport, de pose de voies et d'aménagement des lieux, pour une durée réduite de quelques jours.

Le service communication de la SNCB a réagi à ces informations pour les contredire. Néanmoins, je souhaiterais vous entendre à ce sujet. Qu'en est-il? Confirmez-vous que du matériel historique sera déplacé pour célébrer ces commémorations? Un ordre de jour des festivités est-il déjà disponible? Quel budget leur sera-t-il alloué?

05.03 **Steven Vanackere**, ministre: Chers collègues, à l'occasion du 175^e anniversaire de la présence des chemins de fer sur le continent européen, un parcours commémoratif reliant Bruxelles et Malines par train sera organisé le 5 mai 2010. De hauts dignitaires seront invités à y participer. Pour le moment, le budget exact n'est pas encore connu.

Monsieur Lavaux, l'idée d'organiser une exposition sur la place des Palais a bien été examinée, mais elle a été abandonnée durant la phase d'étude en raison de sa complexité et de son coût élevé. Certaines activités potentielles sont actuellement examinées, mais aucune décision n'a encore été prise à leur sujet.

Aucune autre action spécifique n'a été élaborée à l'heure actuelle, mais il pourrait y en avoir dans les mois à venir.

Pour ce qui concerne le musée des chemins de fer à Bruxelles, il est exact qu'un budget a été prévu pour la construction de ce musée, de l'ordre de 10 millions d'euros. La gare de Schaerbeek voyageurs est prévue pour accueillir le Musée national des chemins de fer belges. Des possibilités complémentaires existent: d'une part, le potentiel du site de la gare d'Ostende, actuellement en cours de rénovation et, d'autre part, des collaborations avec les associations touristiques, ferroviaires, notamment l'association des Chemins de fer à Vapeur des 3 Vallées.

05.04 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, excusez-moi, je n'ai pas bien compris: pour le musée, il est bien question de le localiser à Schaerbeek ou reste-t-il une hésitation entre Schaerbeek et Ostende?

05.05 **Steven Vanackere**, ministre: Non, le budget est établi, la localisation est prévue, mais tant que le dossier est en cours, des choix restent à opérer. Pour l'instant, nous restons sur l'option de Schaerbeek.

05.06 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Pour ce qui concerne le reste de votre réponse, je vous remercie et vous avoue être un peu soulagée que cette histoire de montage de voies ferrées sur la place des Palais soit abandonnée. Autant nous sommes d'accord et même demandeurs que les chemins de fer soient valorisés et que leur patrimoine soit mis en valeur à l'occasion de cet anniversaire afin que tout cela incite encore davantage de personnes à emprunter les transports publics. Autant je pense que nous devons tous, et vous en particulier, être attentifs au coût d'une telle commémoration; veillons à utiliser les nombreuses infrastructures existantes et peut-être profitons-en pour en revaloriser certaines. Nous sommes contre les dépenses excessives surtout en cette année de difficultés budgétaires.

05.07 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse. J'espère que des festivités seront bien organisées à travers tout le pays. En effet, il est important aussi de les décentraliser. À mon avis, il conviendrait également d'envisager une collaboration avec les communes. Certaines, comme Erquelines, ont déjà prévu de miser toute leur attraction touristique et leurs festivités sur ce thème. Je ne doute pas qu'elles recevront un coup de main de la direction régionale et de la SNCB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 15123 de M. Van den Eynde sera posée en fin de séance ou reportée.
La question n° 15147 de M. Brotcorne est transformée en question écrite.

06 Questions jointes de

- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le budget d'investissement du groupe SNCB" (n° 15191)

- M. Dirk Vijnck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le budget d'investissement de la SNCB" (n° 15209)

- M. Ronny Balcaen au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les économies dans le budget d'investissement du groupe SNCB" (n° 15272)

- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les économies budgétaires dans les investissements du groupe SNCB" (n° 15274)

- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la contribution de la SNCB au budget" (n° 15491)

06 Samengevoegde vragen van

- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het investeringsbudget van de NMBS-groep" (nr. 15191)

- de heer Dirk Vijnck aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het investeringsbudget van de NMBS" (nr. 15209)

- de heer Ronny Balcaen aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de besparingen op het investeringsbudget van de NMBS-Groep" (nr. 15272)

- de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de begrotingsbesparingen op de investeringen van de NMBS-groep" (nr. 15274)

- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de bijdrage van de NMBS aan de begroting" (nr. 15491)

06.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, la presse a annoncé que le gouvernement fédéral allait réduire de 346 millions le budget d'investissement du groupe SNCB. Le budget d'Infrabel serait ainsi diminué de 200 millions et celui de la SNCB de 146 millions d'euros.

Pouvez-vous nous confirmer ces informations et indiquer si ces décisions ont été prises en concertation avec le holding? Quelles seront les conséquences de ces réductions de budget sur les investissements en cours et les projets d'investissements à l'étude?

06.02 Dirk Vijnck (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de pers vernemen wij dat de federale overheid 346 miljoen euro op de investeringsbudgetten van de Belgische spoorweggroep NMBS wil beknipten. Infrabel en de NMBS zouden respectievelijk 200 miljoen euro en 146 miljoen euro van hun budget zien dalen.

Ik heb drie vragen ter zake.

Mijnheer de minister, kan u mij voornoemd bericht bevestigen? Werd er met de NMBS Holding overleg gepleegd?

Wat is de impact van voormelde beslissing op de lopende en op de geplande investeringen van de NMBS Holding?

Zal de spoorweggroep geld lenen om de daling van de investeringsbudgetten te compenseren? Zo ja, welk bedrag zal zij lenen? Wat is de impact op de schuldenlast van de spoorweggroep?

06.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, je ne vais pas répéter les informations parues dans la presse concernant la diminution des budgets d'investissement du groupe SNCB. Je vais vous poser tout de suite mes questions.

Si les chiffres évoqués se confirment, quel sera l'impact de cette opération sur les programmes d'investissement et sur le niveau d'endettement du groupe SNCB?

On parle d'un financement alternatif qui permettrait d'apporter les montants évoqués. J'aurais voulu en savoir plus sur le financement alternatif qui sera retenu.

06.04 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de minister, in *De Tijd* van 30 september las ik dat de regering, om de verdere ontsporing van de Belgische begroting tegen te gaan, dit jaar 346 miljoen bespaart op het investeringsbudget van de Belgische spoorweggroep, met name 200 miljoen voor Infrabel en 146 miljoen voor NMBS-Reizigers.

Daarover heb ik kort de volgende vragen. Ten eerste, kunt u toelichting geven over de besparing op die investeringen? Gaat het om investeringen die worden uitgesteld tot een volgend begrotingsjaar, of zijn het investeringen die de NMBS-groep door bijkomende leningen volledig zelf zal financieren? Zijn die leningen toegewezen aan specifieke investeringsprojecten?

Ten tweede, bij de vervoersmaatschappij NMBS zou er sprake van zijn om de besparing van 146 miljoen via alternatieve financiering op te vangen. Om welke vorm van alternatieve financiering zou het gaan? Gaat het om constructies van publiek-private samenwerking, of gaat het om sale-and-lease-back-constructies?

06.05 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de minister, naar verluidt zou dit jaar het investeringsbudget voor de NMBS dalen met 346 miljoen. In dat raam heb ik een aantal gelijkaardige vragen als mijn collega's.

Klopt die berichtgeving?

Op welke manier denken Infrabel en de NMBS dat verlies aan middelen te compenseren?

Zijn er bepaalde afspraken gemaakt met de NMBS-groep over het beheer van haar schulden?

Bijkomend, is er al een zicht op de inspanningen die de NMBS zou moeten leveren in het jaar 2010?

06.06 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik denk dat het artikel van de kwaliteitskrant *De Tijd* u een beetje op een verkeerd been heeft gezet. Het is niet zozeer de pers die u diende te informeren over een beslissing, vermits het gaat over een beslissing die nog dateert van 2008 en die trouwens in het Parlement op 8 januari 2009 werd goedgekeurd via de programmawet 2009. Die beslissing dateert nog uit de periode voordat ik het bijzonder genoeg had om tot de federale regering te mogen toetreden.

Wel wil ik u met genoeg die beslissing opnieuw in herinnering brengen. Het klopt wel degelijk dat de vermindering van het investeringsbudget van Infrabel met een bedrag van 200 miljoen euro een eenmalige

operatie is, die slaat op het budget van 2009. Die vermindering heeft geen gevolgen op de lopende investeringen en de projecten ter studie.

Infrabel heeft 200 miljoen uit haar reserves, die voortkomen uit het overgedragen resultaat, toegewezen aan haar investeringsbudget 2009.

Pour ce qui concerne la SNCB, il a été décidé de réduire de 146 millions d'euros la dotation d'investissements allouée à la SNCB pour 2009 et en même temps d'augmenter la dotation d'exploitation annuelle de 6 millions d'euros en 2009 et de 10 millions d'euros dès 2010.

Le programme d'investissements du groupe SNCB restera inchangé. Une opération de financement alternatif *forward sale* pour les nouvelles locomotives déjà commandées doit encore être conclue à concurrence du montant précité de 146 millions d'euros. Les annuités d'amortissement de cette coopération sont couvertes par la majoration de la dotation d'exploitation annuelle.

Mijnheer De Groote, deze alternatieve financieringsoperatie heeft geen gevolgen in termen van toeslag voor de reizigers, vermits het inderdaad gaat over een alternatieve financiering.

En ce qui concerne la SNCB Holding, elle n'a pas été directement impliquée dans cette décision prise par le gouvernement en 2008.

Par ailleurs, la dotation de la SNCB Holding n'est pas réduite.

J'aborde maintenant l'impact de ces mesures sur l'endettement du groupe SNCB.

Daar weet u dat het beheer van de schulden van de NMBS-Groep een opdracht is van de NMBS-Holding. De voorbije jaren is de geconsolideerde schuld van de NMBS-Groep gedaald. De budgettaire maatregelen bij de NMBS, de alternatieve financiering ter waarde van 146 miljoen voor de aankoop van materieel en bij Infrabel de investeringen met eigen cashmiddelen ter waarde van 200 miljoen, zullen uiteraard, dat is vanzelfsprekend, een negatieve weerslag hebben op de evolutie van de geconsolideerde schuld van de NMBS-Groep. Wat dat betreft zijn er uiteraard geen mirakels, daar waar men middelen onttrekt aan de groep, heeft dat geen positieve impact op de geconsolideerde schuld.

Mevrouw Somers, u stelt een vraag naar volgend jaar. Ik kan u alvast bevestigen – dit is de enige nieuwigheid die ik u in mijn antwoord kan geven, al de rest is eerder informatie – dat tijdens het recente begrotingsconclaaf effectief beslist is dat wij de voorziene toename van de investeringsdotaties voor de NMBS-Groep voor 2010 iets minder zullen doen groeien dan datgene wat volgens de meerjarenplanning zou kunnen worden voorspeld. Dat zal een inspanning zijn in de orde van grootte van 15 à 20 miljoen euro. Op die manier wordt de NMBS-Groep ook aangezet tot een grotere interne efficiëntie en het goed negotieren met leveranciers. U mag dit bedrag beschouwen als een bijdrage aan de oefening 2010-2011 zoals wij die tijdens het conclaaf van vorige week tot een goed einde hebben gebracht.

06.07 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour la précision de votre réponse.

06.08 Dirk Vijnck (LDD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn uitleg.

06.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie également le ministre.

Tout comme il n'était pas au gouvernement à l'époque où la décision a été prise, je n'étais pas au Parlement quand le projet de loi a été voté.

J'entends bien que certaines de ces mesures ne devraient pas avoir d'impact sur certains investissements. Nous y serons attentifs.

Je constate tout de même qu'il y aura des conséquences négatives sur l'endettement qui devront être prises en compte par le groupe SNCB.

06.10 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor de herhaling van de feiten waarmee u inderdaad niets te maken had. Het moet niet altijd de regering zijn die ons op het verkeerde been zet; het mag ook eens de pers zijn.

06.11 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het enige wat ik daarop kan zeggen, is dat het volgens mij logisch is dat ook de NMBS bijdraagt tot de begrotingsinspanningen die moeten worden geleverd. Het is daarbij belangrijk dat steeds veel aandacht wordt besteed aan de schulden van de NMBS. In dat kader hoor ik graag dat er veel belang wordt gehecht aan een grotere efficiëntie binnen de groep en een betere besteding van de beschikbare middelen. Dat is ook een bijdrage tot onze begroting.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Jenne De Potter aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vijf trajecten waar mogelijk een lightrail kan worden geïnstalleerd" (nr. 15195)

07 Question de M. Jenne De Potter au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les cinq trajets sur lesquels un 'light rail' pourrait être installé" (n° 15195)

07.01 Jenne De Potter (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het raam van een vorm van complementariteit tussen de verschillende openbare vervoermaatschappijen in ons land, is er sprake om vijf trajecten in België uit te rusten met een zogenaamde lightrailverbinding. De vijf corridors waarvan er sprake zou zijn, ik zeg dat voorwaardelijk, zijn de lijnen, ten eerste, Antwerpen over Boom, Puurs en Dendermonde tot Aalst-Zottegem, ten tweede, Basse-Wavre, Ottignies, Nijvel, ten derde, Flémalles, Luik-Guillemins, ten vierde, Maldegem, Eeklo, Gent, Zelzate en, ten slotte, Hasselt, Peer, Neerpelt, Hamont en Weert.

In overeenstemming met de beheerscontracten van 2008-2012 gebeurde de selectie van deze corridors na een marktstudie door de NMBS-groep. In een volgende fase zou dan worden gekeken of die lijnen infrastructureel moeten worden aangepast en of die investeringen wel verantwoord zouden zijn. Wij vernamen dat die kosten-batenanalyse eind september bekend zou worden gemaakt aan de overheid.

Mijnheer de minister, wat is het resultaat van die kosten-batenanalyse? Kunt u daar wat meer info over geven, graag onderverdeeld per traject? Zijn er eventueel technische restricties?

Ten derde, welke infrastructuurwerken zouden zeker nodig zijn op die respectieve trajecten?

Ten vierde, is er reeds een keuze gemaakt welke corridors kunnen worden weerhouden en welke desgevallend niet?

Ten vijfde, welke stappen worden nu verder gezet? Is er eventueel al een timing afgesproken?

07.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer De Potter, u heeft in ieder geval de verdienste om als eerste, en in ieder geval zeer snel nadat ik de studie van de NMBS-groep heb ontvangen vorige week, net als trouwens de staatssecretaris voor Mobiliteit en de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, dat onderwerp aan te kaarten. Ik zeg dat zonder de minste ironie. Ik hoor namelijk, ook gelet op mijn eigen verleden – u weet dat ik heb gewerkt bij een organisatie die in Brussel “de tram” werd genoemd, de MIVB – iemand die ook vanuit technisch oogpunt en cliëntoogpunt gelooft dat men in België aandachtig moet kijken naar de mogelijkheden van lightrail om op een gepaste manier een vorm van mobiliteit te organiseren die soms tussen bepaalde segmenten zit. Ik geloof ook wel dat light rail in België verdient op een heel zorgvuldige manier onderzocht te worden.

Ik heb die studie nog maar net ontvangen en ga daarover niet te veel uitspraken doen: ik heb nog niet de kans gehad om ze aandachtig te lezen. Ik vind in ieder geval, en ik zal dat politiek toch wel zeggen en voor zo ver nodig ook herhalen ten aanzien van degenen die de studies hebben gemaakt, dat in mijn ogen de exploitatie van een lightrail ook mee gebaseerd moet zijn op goed overleg met de regionale vervoermaatschappijen, minstens om de mate van complementariteit voldoende in ogenschouw te nemen. Ik ben er op het eerste gezicht nog niet van overtuigd dat dit vandaag reeds volledig is gebeurd. Dat zou kunnen betekenen, mijnheer De Potter, dat uw heel punctuele vragen over technische restricties en welke infrastructuurwerken er nodig zijn, iets te snel zijn voor iets wat nog meer werk zal vergen. Ik zal in ieder geval eisen dat men de volgorde goed respecteert.

Eerlijk gezegd denk ik dat het ontwikkelen van dit soort ideeën sterk moet vertrekken vanuit de logica van

een stukje intermodaliteit en een stukje complementariteit tussen de verschillende mobiliteitsactoren. Ik ga verifiëren dat dit ook gebeurd is. U hebt ondertussen ongetwijfeld reeds gemerkt aan mijn manier van uitdrukken dat ik daarbij een paar vragen heb of dat voldoende is gebeurd.

Het is natuurlijk wel zo dat de haalbaarheidsstudie die men ons heeft bezorgd, met de kosten-batenanalyse, opgemaakt is conform de beheerscontracten 2008-2012. Daar zitten wij dus in een parcours waarin wij hoe dan ook als overheid wel degelijk een verwachtingspatroon ten aanzien van de NMBS-groep zullen hebben. Ik zal dat goed bewaken en ben bereid om daarover verder toelichting te geven in deze commissie, maar misschien best op een ogenblik dat wij de studie wat aandachtiger hebben kunnen bekijken.

07.03 Jenne De Potter (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik begrijp uiteraard dat u op die korte termijn de studie nog niet hebt kunnen lezen, maar ik heb het dossier wat opgevolgd en wist dat eind september de studie klaar zou zijn. Daarom kwam ik nu met mijn vragen.

Ik deel uw mening als u zegt dat er in elk geval goed overleg zal nodig zijn tussen de verschillende vervoersmaatschappijen in ons land. Op het eerste gezicht lijkt mij het idee van een lightrail een goede manier, in elk geval een creatieve manier, om meer mensen ertoe aan te zetten om de trein te nemen. Ik ben er natuurlijk volledig mee akkoord dat er nog overleg en studie nodig zijn en dat er goed moet worden gekeken of de centen wel goed worden besteed.

Ik zal op een later tijdstip met u nog eens van gedachten wisselen hierover.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

08 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stiptheid van het treinverkeer en de toename van het aantal afgeschafte treinen" (nr. 15212)

08 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la ponctualité du trafic ferroviaire et l'augmentation du nombre de trains supprimés" (n° 15212)

08.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het blijkt dat de stiptheidscijfers van Infrabel in de periode april-juni 2009 licht zijn gedaald ten opzichte van eenzelfde periode in 2008. Het aantal afgeschafte of ingekorte treinen is in die periode wel sterk gestegen, namelijk 4 759 ten opzichte van 3 937 een jaar eerder. Enerzijds is er een toename met 20 procent van afgeschafte treinen of gemiddeld... (*geen micro*)

Natuurlijk heb ik beide cijfers aangehaald omdat in die stiptheidscijfers het aantal afgeschafte treinen niet wordt opgenomen. Toen ik het cijfer van 4 759 vernam, leek mij dit toch enorm verontrustend.

Ik heb de volgende punctuele vragen. Hoe verklaart Infrabel die toename met 20 procent van het aantal afgeschafte treinen? Wie neemt de eindbeslissing om een trein af te schaffen of zijn rit niet volledig te laten uitrijden? Wat gebeurt er dan met aansluitingen die in het gedrang komen door een vertraging of de afschaffing? Hoe worden die aansluitingen verzekerd? Wij hebben hier al een vraag gehad over het inzetten van taxi's. Hoe zit het met die regeling? Is dit al gekend bij een breder publiek? Gebeurt het bepalen van de oorzaak van vertragingen door onafhankelijke deskundigen? Wat gebeurt er met de exploitatiesubsidies die de NMBS ontvangt? Worden deze aangepast aan het aantal treinen dat effectief heeft gereden of ontvangt de NMBS ook subsidies voor de afgeschafte treinen? Ontvangt Infrabel van de NMBS infrastructuur- en gebruikersvergoedingen voor treinen die worden afgeschaft of beperkt? Quid met de dubbeldekstreinen? Leveren deze nog problemen op? Gaat het om problemen met de deuren of met het koppelen en ontkoppelen?

Tot daar een aantal zeer punctuele vragen?

08.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, de toename in het tweede semester van 2009 van het aantal afgeschafte treinen is het gevolg van twee ernstige incidenten, namelijk een storing in het onderstation elektrische tractie in Leuven door een blikseminslag op 14 mei en de breuk van de bovenleiding door een kabeldiefstal op de lijn 50A tussen Denderleeuw en Aalst op 17 juni. Daarnaast waren er ook nog drie sociale acties van het treinpersoneel, meer bepaald op 25 en 27 mei, en 14 juni.

De eindbeslissing om een trein af te schaffen of de rit niet volledig te laten uitrijden, hangt af van de situatie die zich voordoet. Bij technische problemen aan een trein kan een treinbestuurder oordelen dat een trein niet meer kan rijden. De verkeersleiding op Traffic Control kan, in samenwerking met de reizigersdispatching van de NMBS, ook beslissen om een trein af te schaffen om het treinverkeer zo vlot mogelijk te organiseren. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het rijden op een spoor of bij te grote vertragingen.

Wat de eindbeslissing betreft om aansluitingen die in het gedrang komen door vertragingen of afschaffingen te verzekeren, wordt voor elke trein bepaald of hij mag wachten op een aansluiting en hoe lang. Er wordt daarbij rekening gehouden met het aantal reizigers en de gevolgen voor het treinverkeer. Het stationspersoneel moet de voorziene wachttijden strikt toepassen. De lijnregelaar bij Traffic Control kan in uitzonderlijke gevallen een eventuele extra wachttijd toelaten. Hij maakt hierbij een afweging met de gevolgen voor het overige treinverkeer.

De beslissingen worden altijd genomen in het belang van de meerderheid van de klanten en na overleg tussen de treinoperator en traffic control.

Met betrekking tot de laatste aansluiting en de regel voor taxigebbruik heb ik inderdaad een brief aan de NMBS gericht om de opmerkingen die u tijdens de zomer over de communicatie maakte, aan de NMBS-directie in herinnering te brengen.

De oorzaak van vertragingen wordt in eerste instantie op basis van de vastgestelde feiten en van inlichtingen van het station- en treinpersoneel door traffic control bepaald. Voor de belangrijke incidenten wordt een rapport opgemaakt, dat een relaas wordt genoemd.

Alle treinoperators en de betrokken diensten van de NMBS Groep ontvangen voornoemde rapporten. De definitieve toewijzing gebeurt na onderzoek en akkoord van de betrokkenen. Het is dus een tegensprekelijke toewijzing. De rapporten over de vertragingen ten laste van derden worden door het Directoraat-generaal Vervoer te Land gecontroleerd.

Wat gebeurt er met de exploitatiesubsidies? Het beheerscontract legt aan de NMBS een dagelijkse minimumproductie op van 220 000 treinkilometer per werkdag tijdens de week en van 110 000 treinkilometer per dag tijdens het weekend of op feestdagen. De subsidies van de Staat zijn in het licht van voormelde, vereiste minima vastgelegd.

De werkelijke productie bedraagt vandaag iets meer dan 240 000 treinkilometer tijdens de week en 130 000 treinkilometer tijdens het weekend. Het percentage afgeschafte treinen vertegenwoordigt ongeveer 1,5 procent van de productie. Het blijft dus duidelijk boven het vereiste minimum, waardoor een en ander geen invloed op het subsidiebedrag heeft.

U stelde ook nog een vraag over de infrastructuur en de gebruiksvergoedingen voor treinen die worden afgeschaft of beperkt. Indien het rijpad op initiatief van Infrabel wordt beperkt, wordt voor het afgeschafte aantal treinkilometer geen heffing aangerekend. Indien het de treinoperator op de dag zelf is die beslist een trein af te schaffen en dus de toegewezen capaciteit niet te benutten, dient de heffing wel volledig te worden betaald.

Ten slotte vraagt u mij ook of er met de M6-rijtuigen nog problemen zijn. Zij ondervinden, net zoals andere treinen, af en toe technische problemen. De deurincidenten met de bewuste ruituigen worden speciaal opgevolgd. Hun aantal evolueert in dalende lijn. Het is echter niet mogelijk incidenten volledig uit te sluiten. Ook de koppelingsproblemen zijn onder controle en zijn dankzij enkele, technische ingrepen en uiteraard ook de inmiddels grotere ervaring van de bestuurders tot een minimum teruggebracht.

08.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

09 Questions jointes de

- M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fin des travaux sur la ligne 165" (n° 15228)

- M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la baisse des tarifs pour les abonnements de train des travailleurs frontaliers" (n° 15229)

- M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes rencontrés par les voyageurs entre Luxembourg et Arlon" (n° 15502)

- M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la nouvelle offre de trains vers le Luxembourg" (n° 15589)

09 Samengevoegde vragen van

- de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het einde van de werken op lijn 165" (nr. 15228)

- de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de lagere tarieven voor de treinabonnements van grensarbeiders" (nr. 15229)

- de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problemen voor de reizigers Luxemburg-Aarlen" (nr. 15502)

- de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het nieuwe treinaanbod naar Luxembourg" (nr. 15589)

09.01 **André Perpète** (PS): Monsieur le ministre, la fin des travaux sur la ligne qui relie Bruxelles à Luxembourg approche. En plus de retrouver une offre complète sur ce tronçon, de nouvelles propositions pourraient voir le jour, avec notamment des liaisons supplémentaires vers Luxembourg, ce qui serait un plus indéniable pour les étudiants et les navetteurs amenés à se rendre tous les jours d'un côté ou de l'autre de la frontière.

En effet, l'idée générale serait d'utiliser de façon optimale les plages horaires, les voitures vides et le personnel navigant afin de proposer une offre accrue. Jusqu'à sept trains supplémentaires pourraient circuler sur la ligne Arlon-Luxembourg.

Pouvez-vous me confirmer que les travaux sur la ligne 162 touchent effectivement à leur fin? Quelle est la date programmée pour la fin du chantier? Entre-t-il réellement dans les intentions de la SNCB de revoir à la hausse les offres proposées aux usagers sur ce tronçon? Pouvez-vous nous donner plus de précisions quant aux différents changements qui sont à l'étude et qui devraient être annoncés mi-décembre prochain?

La question qui a été jointe porte sur les baisses de tarif pour les abonnements des travailleurs transfrontaliers. Il semblerait qu'un accord soit intervenu entre la SNCB et les chemins de fer luxembourgeois afin de revoir à la baisse le prix des abonnements entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg.

En effet, une baisse d'environ 20 % devrait voir le jour, mais uniquement pour les travailleurs qui habitent à maximum 30 km de leur gare de destination dans le pays voisin. Cette adaptation tarifaire permettrait une baisse substantielle du coût de l'abonnement pour une partie des travailleurs qui se rendent tous les jours au Luxembourg par exemple.

De plus, cela permettrait à des lignes comme la 165 de bénéficier d'un nouveau potentiel de clients qui prendraient directement ce train en Belgique sans passer de l'autre côté de la frontière en voiture jusqu'à une gare luxembourgeoise afin de bénéficier du tarif luxembourgeois plus avantageux, comme cela se pratique trop souvent.

Pouvez-vous me confirmer qu'un nouveau système de tarification est à l'étude afin que les voyageurs transfrontaliers bénéficient de tarifs plus avantageux? Cette nouvelle tarification touchera-t-elle uniquement les abonnements ou d'autres formules de voyage également? Quand devrait-elle entrer en fonction? Pouvez-vous m'informer dans le détail quant à cette nouvelle offre tarifaire? Pouvez-vous m'indiquer quelles gares seraient englobées dans cette offre dans la province de Luxembourg par rapport à la gare de Luxembourg-ville?

09.02 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, ces questions me viennent du LCGB (*Lëtzebuenger*

Chrëschtleche Gewerkschaftsbond - Fédération des syndicats chrétiens luxembourgeois), la branche luxembourgeoise de la CSC.

La fin des travaux annoncée sur la ligne Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg et, donc, la fin des perturbations liées aux différents chantiers permettront un retour à l'offre complète qui existait avant 2007. Il apparaît toutefois que cette offre pourrait être revue et améliorée à la faveur de la prochaine sortie des indicateurs à la mi-décembre 2009. Il y existerait des propositions en ce sens.

Ainsi, les opérateurs SNCB et CFL souhaiteraient rationaliser certaines navettes sur l'axe Arlon-Luxembourg. En effet, il y a actuellement des convois qui arrivent complets de Luxembourg à Arlon, mais qui repartent à vide sans avoir pu embarquer de voyageurs.

L'idée serait d'utiliser de manière optimale les plages horaires, les voitures vides et le personnel. On pourrait annoncer jusqu'à sept trains par jour en plus entre Arlon et Luxembourg. Cette offre séduirait certainement un nombre plus élevé de travailleurs frontaliers qui auraient alors davantage de possibilités et de souplesse horaire. Augmenter de cette manière l'offre des trains au départ d'Arlon et Luxembourg est assurément une très bonne initiative pour la région transfrontalière du Sud-Luxembourg.

Toutefois, il serait bon que cette augmentation de l'offre ne soit pas limitée aux gares d'Arlon et de Luxembourg, mais que celle-ci puisse également profiter aux gares de Habay, Marbehan, Libramont, voire Virton, qui drainent, elles aussi, chaque jour, un nombre très important de travailleurs frontaliers. Le renforcement de l'offre devrait donc aller au-delà d'Arlon car, étant donné le détour occasionné, beaucoup de frontaliers prennent aujourd'hui l'autoroute plutôt que de rejoindre la gare d'Arlon.

Il serait également question de revoir l'offre tarifaire sur cet axe transfrontalier. L'idée serait d'accorder une réduction de prix – on parle de 20 % – sur les trajets transfrontaliers. Seule condition pour en bénéficier: prendre le train dans un rayon de 30 km par rapport à la gare de destination dans le pays voisin. Cela permettrait de baisser les tarifs sur des lignes vers la France ou le Luxembourg, tant dans le nord que dans le sud. Et je pense ici notamment à la ligne 165 qui, récemment rouverte, serait certainement plus empruntée si elle pouvait rivaliser avec les tarifs grand-ducaux.

Le rayon de 30 km reste malgré tout un peu flou pour les travailleurs transfrontaliers. À nouveau, les navetteurs au départ de certaines gares ne pourraient dès lors pas bénéficier de cette réduction.

Monsieur le ministre, qu'en est-il exactement de cette révision de l'offre de trains sur l'axe Arlon-Luxembourg? Y aura-t-il bien une offre supplémentaire de sept trains par jour entre Arlon et Luxembourg?

Comptez-vous également revoir et augmenter l'offre des trains au départ des gares de Habay, Marbehan et Libramont?

Comptez-vous également revoir l'offre tarifaire sur cet axe? La condition des 30 km sera-t-elle d'application? Qu'entendez-vous exactement par cette condition des 30 km? Comptez-vous l'augmenter quelque peu afin qu'un plus grand nombre de travailleurs transfrontaliers puisse en profiter?

Cette réduction tarifaire sera-t-elle appliquée de la même manière pour un abonnement ou un ticket ponctuel?

09.03 Steven Vanackere, ministre: Je remercie MM. Perpète et Arens pour leurs questions qui vont me permettre d'éclaircir certains points. Tout d'abord, je vous confirme que les travaux de modernisation de la ligne 162 sont prévus selon différentes phases et jusqu'en 2016. À partir du 12 décembre prochain, le service à deux voies entre Arlon et Luxembourg sera possible et les travaux à cet effet seront terminés. Les travaux de parachèvement se poursuivront la nuit et le week-end jusque dans le courant du premier trimestre 2010. Il n'y aura donc aucune implication sur le trafic.

Par contre, l'offre de décembre 2009 tiendra compte des nouveaux chantiers entre Marloie et Jemelle et entre Hatrival et Libramont. Je confirme un dérangement d'aiguillages début octobre 2009 ainsi qu'un dérangement de la signalisation sur la ligne 162 entre Luxembourg et Arlon. Le dérangement d'aiguillage du 5 octobre 2009 à 17 h 15 à Autelbas était entièrement réglé le jour même à 20 h 05. Ensuite, la circulation des trains a repris normalement. Le dérangement de la signalisation intervenu le 6 octobre 2009 à 13 h 35 a été causé par une panne de la télécommande d'Autelbas. Cette avarie a été réparée totalement le jour

même à 20 h 10. Pendant les travaux, le service des trains est adapté aux possibilités réduites d'exploitation ferroviaire. Lors d'incidents impliquant des suppressions de trains et des retards, des suroccupations ponctuelles peuvent survenir.

Au sujet des intentions de la SNCB de revoir les offres réservées aux usagers sur ce tronçon, à partir de décembre 2009, des trains supplémentaires sont prévus dans la région d'Arlon pour revenir à l'offre antérieure, celle de décembre 2007, tant sur la ligne 162 Namur-Arlon-Luxembourg que sur la ligne 165 Arlon-Athus. Je confirme que sur la ligne 162, l'offre sera même revue à la hausse avec sept trains supplémentaires par rapport l'offre de décembre 2007. Pendant les heures de pointe, il y aura en moyenne trois trains par heure: un IC et deux trains L.

Quant à l'offre de trains au départ des gares de Habay, Marbehan et Libramont, le train de pointe de Jemelle à Bruxelles-Midi de 6 h 56 aura de nouveau Luxembourg comme point de départ et le train de pointe dans le sens contraire qui part de Bruxelles-Midi à 15 h 54 aura Luxembourg comme destination. Ces trains s'arrêtent à Marbehan, Libramont et Arlon.

En ce qui concerne l'offre tarifaire, la SNCB a développé récemment un nouveau modèle pour le calcul des prix internationaux. Ainsi, la part belge du prix pour les déplacements transfrontaliers de courte distance, dans le cas où la gare belge se situe à une distance maximale de 30 km de la frontière, diminuera en moyenne de 20 %. Je répète qu'il s'agit bien de la part belge du prix. Cela ne veut donc pas dire que le prix diminuera de 20 %.

Pour les déplacements d'une gare belge située à une distance entre 31 et 69 km de la frontière, la part belge du prix reste plus ou moins stable.

Pour les déplacements au-delà de 69 km de la frontière, la part belge du prix des billets augmentera plus ou moins de 3,5 % tout comme l'augmentation prévue des coûts.

La nouvelle tarification s'appliquera uniquement au prix des billets internationaux et, notamment, aux billets transfrontaliers. Ces nouveaux prix internationaux seront valables à partir du 13 décembre 2009.

Le prix des cartes de train étant le même que le prix des cartes de train du service intérieur, il n'y aura pas d'impact. Autrement dit, le prix de ces cartes changera le 1^{er} février 2010, conformément à ce qui est prévu dans le contrat de gestion.

Quelles gares seront-elles englobées dans cette offre dans le nord et le sud Luxembourg par rapport à la gare de Luxembourg-ville? Les gares englobées dans cette offre se trouvant à une distance maximale de 30 km de la frontière sont, pour le sud Luxembourg: Marbehan, Habay, Stokkem, Viville, Arlon, Messancy, Athus, Aubange, Halanzy, Virton; pour le nord Luxembourg: Gouvy, Vielsalm, Trois-Ponts, Coë. (sic)

Les gares englobées dans cette offre et se trouvant à une distance de la frontière entre 31 et 69 km sont, pour le sud Luxembourg: Florenville, Bertrix, Libramont et Neufchâteau. Et pour le nord Luxembourg: Aywaille, Rivage, Comblain-la-Tour, Hamoir, Poulseur et Esneux.

09.04 André Perpète (PS): Monsieur le président, je remercie M. le vice-premier ministre pour sa réponse. Ce n'est pas tous les jours qu'on apprend deux bonnes nouvelles pour le sud Luxembourg en matière de mobilité avec à la fois une augmentation de l'offre de trains entre Arlon et Luxembourg et une baisse tarifaire, même si celle-ci n'est que partielle.

09.05 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces informations intéressantes. J'espère que la situation évoluera dans cette voie et que d'ici peu, vous nous apprendrez d'autres bonnes nouvelles!

09.06 Steven Vanackere, ministre: Je vous invite à répandre ces bonnes nouvelles!

09.07 Josy Arens (cdH): C'est ce que nous ferons, ne vous inquiétez pas!

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

Le **président**: La question n° 15245 de M. Olivier Hamal est reportée. La question n° 15275 de M. Jan Jambon est transformée en question écrite.

10 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de l'atelier d'entretien des wagons de la SNCB situé à Cuesmes" (n° 15302)

10 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de NMBS-onderhoudswerkplaats te Cuesmes" (nr. 15302)

10.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la semaine dernière, nous avons beaucoup discuté de l'avenir de B-Cargo et des 900 agents qui sont appelés à perdre leur emploi. Vous nous avez par ailleurs dit qu'il y aurait une possibilité de reclassement au sein de la SNCB. À cette occasion, nous avons regretté que la SNCB, contrairement à ce qui se fait en France, préfère restructurer, rationaliser, supprimer des emplois plutôt que d'avoir un véritable plan de redéploiement industriel du fret ferroviaire.

Dans ce cadre, un point particulier m'interpelle plus car il concerne ma région. Il s'agit de l'avenir de l'atelier central de Cuesmes qui est l'un des ateliers d'entretien des wagons de la SNCB.

Le **président**: Monsieur le vice-premier ministre, vous avez la parole.

10.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, ...

10.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, je n'ai pas terminé! Vous ne m'écoutez pas! Vous prenez la parole, alors que je n'ai pas fini de poser ma question.

10.04 Steven Vanackere, ministre: Madame Dieu, je peux néanmoins déjà vous donner ma réponse!

10.05 Camille Dieu (PS): Puis-je poursuivre et vous faire part de mon inquiétude?

10.06 Steven Vanackere, ministre: Bien entendu, madame Dieu!

Le **président**: Soyons corrects dans les relations, s'il vous plaît.

10.07 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, il se peut que certains n'aient pas lu ma question!

10.08 Steven Vanackere, ministre: Ne m'en veuillez pas! Le président m'ayant invité à répondre, je croyais avoir reçu la parole.

10.09 Camille Dieu (PS): Je n'avais pourtant pas fini.

Monsieur le ministre, au 1^{er} janvier 2010, toute l'activité "wagon" sera redistribuée entre l'atelier central de Gentbrugge, Anvers et Monceau. Il n'y aura donc plus aucune autre activité "wagon" dans le Hainaut et certainement pas à l'atelier central de Cuesmes. J'attire votre attention sur le fait que la région de Mons est déjà fortement touchée par le chômage et que la disparition de l'atelier de Cuesmes, l'un des plus importants pourvoyeurs d'emploi de la région, serait un nouveau coup dur.

Lors de ma visite de l'atelier du 11 mai dernier, j'ai pu assister à son activité et j'ai constaté qu'il était extrêmement performant. J'ai également pu voir l'inquiétude et la détresse des 338 travailleurs de l'atelier âgés en moyenne de 50 ans. Déjà à l'époque, les syndicats s'étaient inquiétés de la disparition de l'atelier dans l'organigramme de la SNCB.

Actuellement, l'atelier rénove des voitures M5 destinées aux voyageurs et utilise environ 145 agents. Cette activité, également présente à Malines, prendra fin en 2012. Si, après cette date, aucune activité pérenne n'est attribuée à Cuesmes, la situation sera très difficile pour cet atelier.

Pouvez-vous me donner des informations sur les projets de la SNCB quant à l'avenir de l'atelier qui me tient à cœur? Va-t-on remplacer les travailleurs qui partent à la retraite?

Je n'avais pas bien lu l'introduction de B-Cargo l'autre jour, quand je vous ai interrogé. Je lis: "Qui décidera du futur de B-Cargo? Pas le monde politique, pas le management de la SNCB Holding, pas les syndicats, seulement les clients qui décideront si B-Cargo a éventuellement un futur". On conclut en disant: "Tout le monde doit s'aligner sur les attentes du marché". Ce n'est pas ma façon de voir les choses!

Je vous remercie de m'avoir écoutée jusqu'au bout.

10.10 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, je n'ai aucun élément nouveau par rapport à ce que j'ai dit en commission le 18 mai, je dois référer à ma réponse à la question similaire qui a été posée à cette date.

10.11 Camille Dieu (PS): Le 18 mai? Par qui?

10.12 Steven Vanackere, ministre: Par vous-même.

10.13 Camille Dieu (PS): Non, pas sur ce sujet.

Le **président**: Je clos l'incident.

10.14 Camille Dieu (PS): Non l'incident n'est pas clos, monsieur le président!

Veuillez m'excuser mais je voudrais que le ministre dise alors ce qu'il m'a répondu le 18 mai car, tout à fait sincèrement, je ne me souviens pas qu'il m'ait dit quoi que ce soit sur l'avenir de l'activité après 2012. Ma question porte essentiellement sur ce point.

10.15 Steven Vanackere, ministre: (...)

Le **président**: M. le ministre fait référence à une réponse du 18 mai. Je vous propose de reprendre connaissance de la question que vous lui avez posée à cette date et de sa réponse et de revenir alors avec une nouvelle question si vous estimez que les éléments de la réponse ne vous conviennent pas. Je n'ai pas de quoi vérifier maintenant. Je ne peux que constater.

10.16 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, je voudrais qu'il soit acté que je ne suis pas satisfaite du tout d'une pareille réponse du ministre, que je trouve assez méprisant d'ailleurs!

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

Le **président**: La question n° 15303 de M. Brotcorne est transformée en question écrite.

11 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de liften in het station van Brussel-Zuid" (nr. 15123)

11 Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les ascenseurs de la gare de Bruxelles Midi" (n° 15123)

11.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): NMBS kampt regelmatig met problemen, dat was al zo toen u dit departement overnam en ik vrees dat het in de toekomst ook zo zal zijn. Naar mijn bescheiden mening rijdt de directie zelf veel te weinig met de trein. Bijgevolg weet zij niet altijd wat er zich in de stations en op de treinen afspeelt. Met enkele kleine maatregelen kan men het de reiziger heel wat comfortabeler maken, maar toch blijken die zo moeilijk in te voeren.

De perrons in het station van Brussel-Zuid, die zich vrij hoog ten opzichte van de inkomzaal bevinden, zijn te bereiken met roltrappen. Als die defect zijn, is het voor reizigers van een zekere leeftijd, voor gehandicapten en voor mensen met zware bagage, niet eenvoudig om het perron te bereiken. Er zijn al jaren liften aanwezig om die perrons te bereiken, alleen weet niemand die te vinden. Op het perron zijn ze duidelijk zichtbaar, maar beneden niet.

Ik zal u iets bekennen: al twintig jaar lang kom ik elke dag naar het Parlement met de trein, via Brussel-Zuid. Ik weet de liften beneden nog altijd niet zijn.

Op 9 juli 2009 heb ik gevraagd of het niet mogelijk was om in het geval van defecte roltrappen wegwijzers naar de liften te zetten. Ik neem aan dat die liften niet alleen voorbehouden zijn voor de happy few, want die rijden niet met de trein. U antwoordde mij toen dat de bewegwijzering in Brussel-Zuid, met onder andere aanduidingen naar de liften, tegen 2010 zal worden verbeterd. Dat is dus in het beste geval over drie maanden, in het slechtste geval over vijftien maanden.

Nochtans volstaat een eenvoudige maatregel. Als een roltrap defect is, zet men een wegwijzer met vermelding waar de lift zich bevindt om het ene of andere perron te gebruiken. Dat mag ook in het Frans, het Duits of het Engels worden gezegd gelet op het internationaal karakter van het station.

Moeilijk kan dat niet zijn. Men moet gewoon een paar borden ter beschikking hebben die men kan plaatsen als het nodig is.

Mijnheer de minister, ik kom bij u pleiten om, ondertussen, noodmaatregelen te nemen en daar nu al wegwijzers te plaatsen, die dan tegen 2010, begin, midden of einde van het jaar, worden vervangen door de bedoelde bewegwijzering. Dat moet toch mogelijk zijn. Dat zou voor weinig kosten het comfort van de reizigers ernstig kunnen verbeteren.

11.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mijn antwoord zal korter zijn dan de vraag, maar dat hoeft niemand te ontmoedigen.

Er zijn vandaag al pictogrammen op de perrons aanwezig. Op de stationsplannen die zich in de centrale onderdoorgang bevinden is de plaats van de liften ook al aangeduid. U hebt echter gelijk: ter hoogte van de roltrappen zou men best ook al in pictogrammen voorzien.

De NMBS-groep heeft mij bevestigd dat in de loop van 2010 ook aanduidingen naar de liften zullen worden aangebracht, samen met een algemene verbetering van de bewegwijzering in heel het station. Ik zal aanbevelen om dat zo snel als mogelijk te doen, zodat wij kunnen spreken over een operatie die zeer binnenkort kan doorgaan.

11.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de vice-eerste minister, ik dank u voor het positief antwoord.

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

12 **Question de M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de la ligne 163 Libramont-Bastogne-Gouvy" (n° 15311)**

12 **Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van lijn 163 Libramont-Bastenaken-Gouvy" (nr. 15311)**

12.01 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, depuis 1984, des dizaines de kilomètres de voie ferrée ont été supprimés, voire démantelés, sur le rail wallon et principalement au sud du sillon Sambre et Meuse. La liste est malheureusement longue pour la province de Luxembourg. Le deuxième avenant du contrat de gestion de la SNCB prévoit plusieurs mesures favorables à la réouverture de la ligne 163. Pourtant, aucune démarche n'a été entreprise en ce sens. Actuellement, cette ligne offre un véritable spectacle de désolation: ce ne sont que broussailles et ronciers qui y poussent.

Or, depuis la fermeture – qui devait n'être que provisoire – de cette ligne en mai 1993, et à la suite de l'étude menée en 2004, il apparaît que plus d'un événement favorable conforte encore l'utilité et l'avenir de cette ligne aussi bien sur le plan régional et national qu'international. Je pense d'abord au transport de voyageurs. Ainsi, on observe une véritable expansion démographique en région bastognarde et dans les régions voisines. Un nombre grandissant de travailleurs frontaliers se rendent au Luxembourg chaque jour. Le développement touristique de la région de Bastogne est important. Enfin, un centre d'enseignement y accueille 5 000 étudiants quotidiennement. La réouverture d'une liaison Bastogne-Gouvy ne pourrait être

que positive.

C'est aussi le cas pour le transport de marchandises. Je pense à la création et à l'extension des zonings de Bastogne, au développement du zoning de Villeroux et à l'installation d'un zoning sur le territoire de Vaux-sur-Sûre. De plus, un des plus grands grossistes du centre Ardenne en aliments pour bétail se trouve au pied de la ligne à Wideumont. Il serait peut-être opportun d'envisager de raccorder le centre Ardenne Logistics à la ligne 163, offrant ainsi un accès direct aux lignes 162 et 165.

Au surplus, des mandataires locaux se prononcent en faveur de cette réouverture.

Monsieur le ministre, envisagez-vous la réouverture de cette ligne 163, qui permettrait ainsi le développement et la sauvegarde des intérêts économiques de la province de Luxembourg? Il n'y aurait apparemment pas d'investissement prévu en ce sens dans le plan 2008-2012 de la SNCB. Pourriez-vous envisager d'y intégrer ce projet le plus rapidement possible?

12.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, je crois me souvenir que M. Arens avait posé la même question, à savoir la n° 12334 lors de la commission de l'Infrastructure du 27 avril 2009. M. Gilkinet m'avait interrogé sur le même sujet ce jour-là.

Monsieur Arens, vous aviez transformé votre question orale en question écrite n° 563. Dans ma réponse à celle-ci, au début du mois de juin 2009, je me suis référé à celle que j'avais donnée à M. Gilkinet. Aucun élément nouveau n'est apparu depuis ce moment.

12.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je ne remercie pas le ministre de sa réponse, parce que l'élément neuf est que des mandataires locaux de la région de Bastogne se sont prononcés en faveur de la réouverture de cette ligne. J'aurais aimé savoir si le ministre y était sensible.

12.04 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, je puis confirmer être sensible à tous les signaux, mais quand il s'agit d'un problème relevant d'une logique d'évaluation économique, il me faut d'autres éléments nouveaux.

12.05 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, les éléments neufs sont bien là. Je reviendrai donc sur cette question lors d'autres réunions de notre commission.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "kledingspakketten bij De Post" (nr. 15327)

13 Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les équipements vestimentaires à La Poste" (n° 15327)

13.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de minister, tijdens de stakingen bij De Post haalde een individuele postbode het nieuws met een eigen besparingsplan. Ik citeer hem uit de krant: "Als ik alle kleren wil verslijten die ik van De Post krijg, moet ik 300 jaar worden." Ik meende natuurlijk eerst dat dit een maatregel was die was doorgedreven in de context van het Generatiepact, maar hij lijkt mij dan toch wat te ver te gaan.

Alle gekheid op een stokje, de reacties waren voorspelbaar: de vakbond reageerde afwijzend en de woordvoerder van De Post reageerde positief op het voorstel.

Het voorstel is evenwel niet zonder gevaar, want slingerbewegingen in het beleid – de ene keer te veel, tot er een reactie komt, en de andere keer te weinig tot er een nieuwe reactie komt – zijn aan dergelijke fenomenen niet vreemd, vandaar, mijnheer de minister, mijn vragen.

Ten eerste, wat geeft De Post gemiddeld jaarlijks uit aan kledingstukken voor het personeel?

Ten tweede, wat is de gemiddelde kostprijs van een basispakket dat een werknemer van De Post meekrijgt? Is dat basispakket voor elke postbeambte, ook bijvoorbeeld voor een loketbediende?

Ten derde, wat is de gemiddelde kostprijs van de extra's volgens de verschillende functies bij De Post?

Ten vierde, hoe worden de kledingleveranciers van De Post geselecteerd? Wat zijn de globale aanbestedingsvoorwaarden?

Ten vijfde, krijgen de tijdelijke werknemers – bijvoorbeeld jobstudenten of eventuele nieuwe wijkpostbodes – ook zo'n pakket? De bonden stelden dat de wijkpostbodes in het proefproject zelf voor hun vervoer moeten instaan. Hoe zit het dan met hun kleding?

Ten zesde, zou het voor De Post interessant zijn over te schakelen op een forfaitaire vergoeding, waarbij elke individuele postbode naargelang van zijn of haar behoefte kan kiezen uit een vast assortiment? Ik dank u alvast voor uw antwoord.

13.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer De Groote, de beroepskledij wordt ter beschikking gesteld van de personeelsleden van De Post in de operationele diensten: de divisie Mail, Belgian Post International, en ook de schoonmaak-, onderhouds- en bevoorradingsdiensten.

In het huidige systeem heeft elke betrokkene recht op een ruim basispakket, dat hij of zij kan aanvullen met een beperkt aantal vrij te kiezen stukken. De Post is van oordeel dat dit systeem aan herziening toe is. Een werkgroep zal worden opgericht in het paritair comité om dit uit te diepen en te bespreken.

Om deze onderhandelingen alle kansen te geven, worden de details die u vraagt over de monetaire kant in mijn antwoord niet meegegeven. Ik heb te veel respect voor u, mijnheer De Groote, om u gewoon in grote transparantie te zeggen dat die informatie weliswaar een politieke relevantie heeft, maar zeker ook een relevantie voor de concurrenten van De Post, die dit soort informatie ongetwijfeld graag willen kennen.

Het is uiteraard informatie die ook binnen de sociale dialoog een bepaalde relevantie heeft. Dat is de reden waarom ik uw begrip vraag voor het feit dat ik er nu geen details over geef.

Wat de leveranciers betreft, die worden gekozen volgens de principes van de geldende wetgeving op overheidsopdrachten, en in het bijzonder de bepalingen voor de nutssectoren, die van toepassing zijn op De Post. Voor de aankopen die niet onder dat toepassingsgebied zouden vallen, wordt een informele mededinging georganiseerd, gebaseerd op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Er is voor tijdelijke werknemers zoals jobstudenten in een, weliswaar beperkter, pakket aan kledij voorzien. Indien er in de toekomst met wijkpostbodes zou worden gewerkt, zal er vanzelfsprekend ook aan die personen beroepskledij ter beschikking worden gesteld.

Mijnheer De Groote, ik zal het daarbij laten, in het volle besef dat ik op een aantal van uw vragen niet inga. Ik heb in omgevingen gewerkt waarin het kledingfonds een belangrijk onderdeel van de arbeidsvoorwaarden uitmaakte. Op zeker ogenblik komt men in de verleiding om inzake het kledingbudget met een forfait te werken en de verantwoordelijkheid aan de betrokkene over te laten. Het is mijn ervaring dat zulks niet vanzelfsprekend is. Hoewel ik begrip heb voor de reacties die wijzen op de som geld die daarmee is gemoeid, geloof ik dat de uitstraling van een bedrijf, en in het bijzonder een bedrijf in openbare dienstverlening, nauw samenhangt met de onberispelijke manier waarop de vertegenwoordigers van dat bedrijf zich ten aanzien van dat publiek vertonen.

Het sociaal overleg is belangrijk in de optimalisatie van deze maatregelen. Het ter beschikking stellen van een goed kan altijd leiden tot overconsumptie. Men moet dat toch afwegen tegenover de realiteit in een openbare onderneming, namelijk dat een inkomensverhoging met de daaraan gekoppelde voorwaarde dat de werknemer in kwestie een onberispelijk voorkomen heeft, geen optie is.

Ik wil u niet het gevoel geven u met een kluitje in het riet te sturen. Er is een politiek debat mogelijk maar we moeten tegelijk vermijden dat die informatie zowel de competitiviteit als de sociale discussie verstoort.

13.03 **Patrick De Groote** (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben al blij dat men er over nadenkt. Ik begrijp uw argumentatie ten volle dat in het belang van de eventuele concurrentie en in het kader van een herziening die ik niet had verwacht, toch wat de aankoop van kledij betreft, u op bepaalde delen van mijn vraag niet kunt ingaan.

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

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Cargo" (nr. 15342)
- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de task force B-Cargo en de geplande kapitaalsverhoging" (nr. 15355)
- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo" (nr. 15359)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de inbreng van de NMBS-Holding in B-Cargo" (nr. 15490)
- de heer Paul Vanhie aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de precaire situatie bij B-Cargo" (nr. 15701)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Cargo" (nr. 15714)
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de evolutie van de toekomstplannen van B-Cargo" (nr. 15718)

14 **Questions jointes de**

- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Cargo" (n° 15342)
- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la task force B-Cargo et le projet d'augmentation de capital" (n° 15355)
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo" (n° 15359)
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'apport financier de la SNCB-Holding dans B-Cargo" (n° 15490)
- M. Paul Vanhie au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation précaire auprès de B-Cargo" (n° 15701)
- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Cargo" (n° 15714)
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'évolution des plans d'avenir de B-Cargo" (n° 15718)

14.01 **Patrick De Groote** (N-VA): Mijnheer de minister, op donderdagavond 1 oktober heeft de raad van bestuur beslist om over de brug te komen met een kapitaalinjectie voor B-Cargo. De Holding heeft deze kapitaalinjectie echter verbonden aan bepaalde voorwaarden. Ik had graag geweten wat die voorwaarden zijn, inzonderheid met betrekking tot de gevolgen voor het personeel. Hoe groot is de kapitaalinjectie? Wat is de samenstelling van de taskforce? Wat is nu het statuut van B-Cargo? Gaat het om filialisering of niet? Ik heb begrepen dat de vakbonden, ten minste toch de socialistische, tegen de filialisering waren.

In *De Tijd* van 3 oktober las ik dat er met de kapitaalinjectie eigenlijk geen sprake meer was van filialisering. In *De Standaard* van dezelfde dag las ik het tegendeel, met een eerste maal de link met de goedkeuring van de kapitaalinjectie door de Europese Commissie. *De Tijd* van 6 oktober corrigeerde zichzelf door te stellen dat de filialisering eigenlijk onvermijdelijk was als men van de Europese Commissie de toestemming wou voor de kapitaalinjectie. Klopt dit? Waarom duurt het eigenlijk zo lang tot de ene dit communiceert of vooraleer de andere dit accepteert?

Dit impliceert tevens dat er eigenlijk van bij het begin slechts drie scenario's op tafel lagen, met name een filialisering waarover ik het daarnet had, een verkoop of een faillissement. Behoud binnen de NMBS was dus eigenlijk geen echt scenario. Waarom lag dit vierde scenario dan op tafel of was dit kritisch punt van de Europese Commissie er niet in verwerkt? Ik stel mij hierbij ernstige vragen.

Ik wens u dan ook een bijkomende vraag te stellen. Wat zijn de gevolgen voor de vakbonden bij een

eventuele filialisering met betrekking tot de beslissingsmacht en/of de afvaardiging van de vakbond met mogelijke financiering van de spoorwegvakbonden? Uiteindelijk krijgen deze bonden immers heel veel geld.

Ik eindig met de vragen die ik u reeds schriftelijk heb meegedeeld. Ten eerste, is de informatie correct dat de NMBS-Holding bereid is om voor 250 miljoen te investeren in B-Cargo? Zo niet, voor welk eventueel variabel bedrag? Welke voorwaarden koppelt de NMBS-Holding aan deze kapitaalinjectie? Is de grootte van de kapitaalinjectie afhankelijk van bepaalde voorwaarden?

Ten tweede, is met de keuze voor een gemeenschappelijke taskforce met een afvaardiging van zowel NMBS-Holding als van de NMBS vervoermaatschappij het plan voor een filialisering eigenlijk definitief afgevoerd?

Ten derde, wat is de stand van zaken in het overleg met de sociale partners, meer specifiek wat betreft het transfereren van het personeel van B-Cargo naar andere entiteiten van de Belgische spoorwegen?

14.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij stellen hier elke week vragen over B-Cargo, omdat we telkenmale na de vragen vaststellen dat er verdere initiatieven zijn genomen.

Vorige week hebt u waarschijnlijk contact gehad met de verschillende geledingen van de NMBS-Holding. We stellen vast dat er een taskforce is opgericht.

Ik kom onmiddellijk tot mijn vragen.

Ten eerste, wat is de samenstelling van die taskforce? Wordt de regering hierbij betrokken? Hoe kan de overheid controle uitoefenen op de gemaakte keuzes? Tegen wanneer moet de taskforce met een plan naar buiten komen? Wat is het statuut van de vorige reddingsplannen?

Ten tweede, ik denk dat collega Van den Bergh de vorige keer ook een vraag heeft gesteld over kapitaalsverhogingen uit het verleden. In 2005 werd er reeds 595 miljoen euro doorgestort van de Holding naar de NMBS. Ik heb in het jaarverslag gelezen dat de NMBS blijkbaar nog een bijkomende injectie verwacht van 644 miljoen euro. Wat is uw standpunt hierover? Is er een juridische basis waarop het bedrag wordt geclaimd?

Wordt een nieuwe kapitaalsverhoging overwogen? In welke mate wordt er dan een plan opgesteld dat de toetsing door de Europese Commissie kan doorstaan?

Klopt het hier geciteerde bedrag van 250 miljoen euro of circuleert er een ander bedrag?

Ten slotte, aan wie wordt dat bedrag dan gestort? Is dat aan een apart filiaal? Waar zal het filiaal worden ondergebracht? Hoe heeft de overheid controle op de aanwending van de eventuele extra middelen?

14.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 2 octobre dernier, la SNCB Holding et la SNCB ont publié ensemble un communiqué de presse pour déclarer qu'une *task force* serait bientôt créée qui devra évaluer le plan de restructuration actuellement envisagé par les conseils d'administration de la SNCB et de la SNCB Holding. Ce même jour, le conseil d'administration de la SNCB s'est réuni pour évoquer les solutions de restructuration possibles de l'entreprise déficitaire.

Monsieur le ministre, au cours de cette réunion, un scénario de restructuration a-t-il été arrêté? Quel est celui actuellement privilégié? Quand sera constituée la *task force*? Sera-t-elle seulement chargée de concrétiser le plan de sauvetage ou devra-t-elle également évaluer sa pertinence d'un point de vue social, juridique et financier? Sera-t-elle composée des seuls membres de la SNCB ou sera-t-il fait appel à des consultants extérieurs? Les syndicats seront-ils conviés aux réunions de cette *task force*? Quel agenda cette dernière devra-t-elle respecter?

14.04 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de NMBS-Holding, zoals reeds gezegd door andere collega's, heeft bekend gemaakt dat zij bereid is om onder bepaalde voorwaarden B-Cargo financieel te steunen en één van die voorwaarden zou kunnen zijn dat B-Cargo een apart filiaal wordt van de NMBS. Ook Infrabel zou bereid zijn in te springen door tarieven voor verspreid vervoer te laten dalen. Tezelfdertijd horen wij toch ook dat de kans op mislukken nog altijd groot is. Daarom heb ik volgende vragen.

Kan de minister meer uitleg verschaffen over het engagement van de NMBS-Holding?

Wat zijn de gevolgen van een filialisering?

Van welke delen van het Industrieel Plan vraagt de Holding een herziening?

Wat is de stand van zaken in het sociaal overleg?

Wanneer verwacht men tot een akkoord te komen? De tijd dringt.

14.05 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, begin oktober besliste de NMBS-Holding om – in ruil voor zeggenschap in het ondernemingsplan B-Cargo – geld te verstrekken aan de goederenpoot van de NMBS. Van een filialisering is geen sprake meer. Hiermee is een volgende stap gezet in het problematische verhaal van B-Cargo dat in 1991 begon.

Het goederenvervoer dat in 2003 onder Europese druk werd geliberaliseerd, is reeds sinds lange tijd een zorgenkind van de NMBS. B-Cargo stapelt de verliezen immers van jaar tot jaar op. Herhaaldelijk had men pogingen ondernomen om hieraan te verhelpen, door het invoeren van structurele hervormingen. Met name een hervorming van het personeelsbestand wordt al verscheidene jaren als een must naar voren geschoven. Tot op heden blijft deze zonder resultaat. Het blijft een open vraag of het Industrieel Plan zoals dit in augustus werd gepresenteerd een kans heeft op slagen.

In maart 2008 liet de toenmalige minister voor Overheidsbedrijven Inge Vervotte een studie uitvoeren door het studiebureau Roland Berger. Volgens berichten in de pers kwam dit bureau tot de conclusie dat zowel het personeelsbeleid als de interne structuren van de NMBS, de NMBS-Holding en Infrabel aan een hervorming toe zijn. Ook de Europese Commissie heeft reeds verscheidene malen kritiek geleverd op de structuren zoals die momenteel bestaan. Europa stelt immers een opsplitsing van de netwerkbeheerder en de operationele activiteiten als vereiste voorop. De huidige drieledige structuur waarbij de Holding met name verantwoordelijk blijft voor het personeelsbeleid van de NMBS komt niet tegemoet aan de Europese vereisten. Het recente verbod op dubbelmandaten in de raden van bestuur van Infrabel, NMBS en de NMBS-Holding is in dit raam slechts een pleister op de wonde.

De politiek heeft op dit verhaal vooral met besluiteloosheid gereageerd. Ze kijkt al jaren naar de oplopende verliezen maar onderneemt nauwelijks iets.

In een geliberaliseerde markt kan een onderneming niet blijven functioneren indien de kosten steeds hoger blijken uit te vallen dan de opbrengsten. Men moet derhalve snijden in de kostenstructuur van B-Cargo. Dit kan niet zonder zware herstructureringen binnen het personeelsbestand. Slaagt men daar niet in, dan heeft men geen enkele andere keuze dan een stopzetting van de onderneming en te pogen B-Cargo te verkopen aan buitenlandse vrachtovervoerders, zoals men in Nederland, en Denemarken heeft gedaan, met dien verstande dat men in het buitenland steeds minder interesse zal hebben in een verlieslatend B-Cargo.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Ten eerste, als volksvertegenwoordiger beschouw ik het als mijn belangrijkste taak om de werkzaamheden van de regering te controleren. Een dergelijke controle is slechts mogelijk als alle relevante informatie kan worden bestudeerd. Wanneer ik echter het voornoemde rapport Berger poogde te verkrijgen van het kabinet van de minister, deelde men mij mee dat dit rapport niet werd vrijgegeven. Natuurlijk heb ik er begrip voor dat sommige informatie delicaat is en wegens privacy of veiligheidsredenen niet kan worden vrijgegeven, doch de onthouding van informatie aan het Parlement kan, mijn inziens, alleen bij uitzondering en omwille van ernstige redenen. Mijnheer de minister, kunt u mij de reden aangeven waarom uw kabinet weigert het rapport Berger vrij te geven?

Ten tweede, wat is uw visie over de huidige drieledige structuur van de NMBS? Plant u verdere wijzigingen om een volledige ontkoppeling van de infrastructuurbeheerder en de spoormaatschappij te bekomen?

Ten derde, na 2009 zal B-Cargo omwille van de Europese regels geen kapitaal meer van de Belgische Staat mogen ontvangen. B-Cargo moet vanaf dan als economische actor volledig zelf sustaining zijn. Wat is uw visie over een verzelfstandiging van B-Cargo om deze economische realiteit om te zetten in een juridische realiteit?

Ten vierde, kunt u meer uitleg verschaffen over de plannen van de NMBS-Holding om B-Cargo bij te staan? Welke concrete stappen zijn reeds ondernomen om een kapitaalsverhoging voor B-Cargo te bewerkstelligen?

Ten vijfde, in het debat in de commissie voor de Infrastructuur op 28 september zei u dat u nog een toekomst voor B-Cargo ziet. Het management van de NMBS moet met de hulp van de NMBS-holding instaan voor de concrete modaliteiten van de herstructurering. Hebt u een noodplan indien het overleg tussen het bestuur van de NMBS, de NMBS-Holding en de vakbonden faalt?

14.06 Jef Van den Bergh (CD&V): De meeste elementen uit mijn vraag zijn reeds aan bod gekomen. Ook ik ben benieuwd naar een stand van zaken met betrekking tot het reorganisatieplan van B-Cargo. Twee à drie weken geleden was het al vijf voor twaalf. Ondertussen is het nog later geworden.

14.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, comme j'ai pu le développer lors de notre dernière commission, B-Cargo est à la croisée des chemins. Elle est confrontée à des déficits importants qui nécessitent des options stratégiques nouvelles.

Des éléments de la crise économique freinent le marché, mais il s'agit d'une question centrale non seulement par rapport à l'emploi, mais aussi en termes de préservation de l'environnement tant le transport par rail a un rôle à jouer dans l'avenir par rapport à d'autres modes de transport de marchandises nettement plus polluants. Il convient donc de replacer ce problème au centre du jeu.

Les nombreuses questions posées lors de la dernière commission de l'Infrastructure vous ont manifestement conduit à intervenir dans le dossier; voilà qui me réjouit, car je vous le demande souvent, notamment en matière postale. Vous avez appelé les instances dirigeantes de la SNCB à trouver des solutions pour ce dossier. Voilà ce que je considère comme un signal positif. Il doit cependant se concrétiser dans les faits. En effet, nous ne sommes pas d'accord avec cette idée véhiculée par le management même de l'entreprise selon laquelle le marché décidera de l'avenir de l'entreprise. Une volonté politique est indispensable en la matière, pour les raisons importantes que j'ai exposées dans mon introduction et lors de la précédente commission.

Monsieur le ministre, établissons un état des lieux de ce dossier.

Quelles sont les pistes d'avenir actuellement privilégiées quant au futur plan industriel de B-Cargo?

Une recapitalisation de B-Cargo interviendra-t-elle? Si oui, sous quelle forme? À quelle hauteur? Dans quels délais? Avec quels arguments apportés à la Commission européenne relativement à ces recapitalisations?

Confirmez-vous la mise en place d'un groupe de travail élargi aux représentants des travailleurs pour réfléchir à l'avenir de l'entreprise et, plus largement, du transport de marchandises par rail? En effet, toute expertise est bonne à prendre en la matière.

En ce qui concerne l'emploi et l'hypothèse d'une filialisation de B-Cargo, quelles garanties pouvez-vous apporter quant au maintien de l'unicité du statut des travailleurs? Les travailleurs de toutes les entreprises publiques sont attentifs à ce qui se passe à B-Cargo et nous ne souhaitons pas qu'y soit créé un précédent dommageable.

14.08 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, dit is uiteraard een bijzonder belangrijk onderwerp. Zoals collega Van den Bergh aangeeft, was het de laatste keer dat we hierover spraken al hoog tijd. We zijn nu veertien dagen verder.

Laten we misschien beginnen met het positief feit dat sinds dat ogenblik, toen sommige mensen hier spraken van "un appel solennel", een aantal zaken in beweging zijn gekomen. We moeten een aantal elementen voor ogen houden.

Er is de boutade dat de klanten zullen beslissen of er nog een B-Cargo is. Ik moet eerlijk zeggen dat ik altijd wat terughoudend ben geweest tegenover de slogan "klant is koning". Dat is eigenlijk toch maar een slogan. Als men wil zorgen voor een levensvatbaar bedrijf, kan men natuurlijk wel zeggen dat de markt voor een belangrijk deel zal beslissen of de dienstverlening van B-Cargo is aangepast aan datgene wat het cliënteel wil. In dat opzicht is de boutade acceptabel, maar het is toch een korte manier om de verschillende stakeholders in het debat ineens als minder belangrijk te beschouwen dan de markt alleen.

Ik sluit mij aan bij diegenen – ook bij volksvertegenwoordigers die hier het woord hebben genomen – die vinden dat de toekomst van B-Cargo wel degelijk het resultaat zal zijn van de inspanningen van de verschillende stakeholders. Daar horen de vakbonden, de personeelsleden, de directie en de politiek bij, net als iedereen die in staat is een oplossing naar voren te brengen.

Een tweede element dat ik niet onvermeld wil laten, is de discussie over de filialisering als voorwaarde voor een en ander. Ik denk dat we daarin lucide moeten zijn. De luciditeit veronderstelt dat men oog heeft voor een Europese realiteit. Als men beroep wil doen op de richtsnoeren inzake spoor, is op dat ogenblik overheidssteun nog aanvaardbaar. Men spreekt in het Europese jargon over “one time, last time”. Men kan opteren voor maatregelen die vanuit de Europese Unie worden geïnterpreteerd als staatssteun, wat niet alleen het geval is bij kapitalisering, maar ook voor het ter beschikking stellen van personeel aan voorwaarden die niet volledig overeenstemmen met de normale kostprijs. Alles wat men onderneemt om B-Cargo op een of andere manier levenskansen te geven en wat door Europa kan worden geïnterpreteerd als staatssteun, leidt – niet omdat men dat wil – tot de vraag naar filialisering.

Welke voorwaarden formuleert de holding om te overwegen – er is ter zake geen beslissing genomen, maar enkel een bereidheid vertoond – over te gaan tot kapitalisering? Bedenk dat de voorwaarden niet zozeer door de holding worden opgelegd, maar dat een dergelijke operatie de Europese toets moet kunnen doorstaan.

Mijnheer Vanhie, ik weet niet waar u het vandaan haalt, maar het hele idee van de filialisering is helemaal niet definitief van de baan. Wel integendeel, in veel varianten van oplossing is een van de ingrediënten een stuk filialisering.

In de vorige commissievergadering heb ik al duidelijk aangegeven dat ik hier in de commissie alles wil zeggen wat de onderhandelingen en de discussies vooruit kan helpen, maar ik zal geen uitspraken doen die ze kunnen bemoeilijken. Sinds de vorige keer dat wij daarover hebben gesproken, kunnen wij ons echt verheugen over de bij de NMBS-groep gegroeide grotere consensus over wat er dient te gebeuren. Door de beslissing om onder bepaalde voorwaarden de bereidheid te tonen om financieel tussen te komen in de B-Cargo-tak van de NMBS, heeft men inderdaad een grote stap voorwaarts gezet.

Er is begin oktober een gemeenschappelijke task force met twee vertegenwoordigers van de NMBS-holding en drie vertegenwoordigers van de NMBS als zodanig opgericht. Die volgt een intensief en zeer strikt werkschema met vergaderingen meermaals per week. Die task force kan worden uitgebreid met de geschikte personen naargelang thema en onderwerp.

Cette *task force* devra poursuivre une démarche intellectuelle adoptée déjà depuis plusieurs mois. Il ne faut pas croire que le monde doit être réinventé!

La mission consiste à définir un plan industriel afin d'assurer la viabilité à long terme de B-Cargo. Différentes structures organisationnelles sont étudiées en intégrant l'impact juridique, notamment européen, organisationnel, financier ainsi qu'en matière de personnel. Ce plan doit être conforme aux lignes directrices de la Commission européenne.

L'importance et la forme d'une éventuelle intervention seront déterminées par la structure organisationnelle qui sera finalement retenue. Il en va de même pour la forme juridique et organisationnelle du futur B-Cargo.

Ik wil dat de *task force* zijn taak in alle sereniteit kan uitvoeren. Het is heel belangrijk te onderstrepen dat de *task force* elke week een overleg met de sociale partners plant om de werkzaamheden van de *task force* en de mogelijke impact met de sociale partners te bespreken.

Ik kan mij natuurlijk niet in de plaats stellen van het management en van zij die het bedrijf in handen hebben of die in het kader van de sociale dialoog een grote verantwoordelijkheid dragen. Het is natuurlijk aan hen om mij op een zeker ogenblik een concreet dossier voor te leggen, waarmee ik, indien nodig, naar de Europese Commissie zal moeten stappen. Daar ligt mijn rol.

Ik zal ook op een aantal elementen van timing ingaan. Indien wij tot de toepassing van de Europese richtsnoer komen, is het duidelijk dat de voogdijminister vóór eind 2009 met een dossier een datum bij de Europese Unie zal moeten prikken. Alles wat wij in termen van timing te bespreken hebben, is ook gedetermineerd door het feit dat wij vóór eind 2009 – dat is dus heel kort dag – een volledig dossier bij

Europa moeten indienen, met dien verstande dat er ongetwijfeld nog enige dialoog mogelijk is. Er kan echter niet zomaar op 30 december 2009 met een soort inhoudsopgave bij Europa worden aangeklopt. Er zal wel degelijk een dossier moeten kunnen worden ingediend.

Voor het overige – dat wil ik bevestigen; ieder in zijn rol – is de overheid niet bij de werkzaamheden van de task force betrokken. Ik wil hier wel duidelijk erkennen dat ik uiteraard op regelmatige basis door het management van de NMBS-groep over de stand van de werkzaamheden en de eventuele moeilijkheden word geïnformeerd. Ik heb vorige week een lange vergadering met de drie ceo's gehad. Ik heb morgen een nieuwe vergadering gepland. Er wordt dus op relatief intensieve manier overleg gepleegd. Ik heb ter zake een aanmoedigende rol, waarbij ik zo goed mogelijk adviseer bij de pistes die naar mijn smaak aanleiding kunnen geven tot een zo groot mogelijke consensus binnen de NMBS-groep en, ideaal gesproken, ook met de sociale partners.

De regeringcommissarissen bij de NMBS-holding en de NMBS brengen mij na elke vergadering van het auditcomité en na elke vergadering van de raad van bestuur uiteraard ook verslag uit.

Mijnheer Geerts, u hebt een aantal concrete vragen gesteld over het bedrag dat in het geding is. Ik zal misschien eerst een punctuele correctie geven.

Over de periode van 2005 tot 2007 werd door de NMBS-holding voor 510 miljoen euro en niet voor 595 miljoen euro aan kapitaalsverhogingen doorgevoerd.

Dat aspect van het dossier B-Cargo beschouw ik als afgesloten. Ik wens in het kader van de discussie inzake B-Cargo daar niet op terug te komen. De vaststelling dat de NMBS-holding de bereidheid heeft getoond om naar nieuwe kapitalisering over te gaan, is voor mij veel relevanter dan een oude discussie, die hier trouwens zijn beslag mag krijgen. Ik weet immers dat de commissie voor de Infrastructuur ter zake ook het Rekenhof heeft gehoord. Ik wil de discussie dus niet van haar merites ontdoen. Ik vind ze evenwel niet interessant genoeg om ze als een bouwsteen voor de oplossing van het B-Cargovraagstuk te zien. Het is veel interessanter vast te stellen dat de holding vandaag de bereidheid heeft getoond een kapitalisering te doen.

Dat is voor mij relevanter dan de bron van dat geld. Of men nu vindt dat men daarmee een fout uit het verleden rechtzet, dan wel of het een beslissing is van vandaag, voor mij is dat irrelevant, zolang het probleem van B-Cargo maar wordt opgelost. Ik zal daar dus niet meer opnieuw op ingaan.

Mijnheer Vanhie, u hebt mij een beetje verbaasd, want de vraag is vrijdag binnengekomen. Ik heb er geen weet van dat u mij die studie hebt gevraagd. Ik vind ze ondertussen trouwens reeds een klein beetje achterhaald. De reden om indertijd de studie-Berger niet als een parlementair document in te dienen, maar ze veeleer op informele wijze te bespreken – ik denk dat ondertussen heel veel mensen die studie-Berger hebben –, was natuurlijk dat men rekening moest houden met de draagwijdte van die studie, die binnen een kort tijdsbestek, op basis van wat interviews was opgesteld. Men mocht ze niet zomaar gelijkstellen met een echte radiologie van de NMBS-groep. Dat is de reden waarom er daaraan niet zo'n ruime verspreiding is gegeven.

Hebt u mij de studie gevraagd en heb ik daarop neen gezegd? Ik moet eerlijk zeggen dat ik daarvan geen weet heb. U mag mij gerust de vraag nog eens stellen. De kans is heel groot dat ik u een kopie bezorg. Als u de studie wenst te lezen, dan kunnen wij daarover samen nog een gesprek hebben. Ik denk echter dat u zult vaststellen dat het rapport voor het debat in verband met B-Cargo nog niet meteen redding biedt.

Ce sujet mérite une attention particulière ainsi que des propos mesurés et pondérés. Lorsqu'en 2004, la SNCB a opté pour une organisation reprenant les trois fameuses composantes, c'était en fonction du maintien de plusieurs principes. C'est la raison pour laquelle un holding a été créé pour chapeauter Infrabel et la SNCB. C'était l'unicité de l'entreprise qui était visée, unicité dans le dialogue social, unicité dans le statut des employés; une forme d'intégration au niveau opérationnel et une attention particulière pour le service public avec les moyens financiers nécessaires, étant donné l'augmentation prévisible de l'activité.

En même temps, il fallait respecter un certain nombre de critères européens quant au maintien des fonctions essentielles distinctes de l'autre activité. Se posait bien entendu la problématique de la dette. Tous ces principes ont conduit à un choix politique en faveur d'une structure triple.

We moeten erkennen dat de driedelige structuur voor verbetering vatbaar is. Er is een betere afbakening van de opdrachten en verantwoordelijkheden nodig om de grijze zones uit te wissen.

Het regeerakkoord voorziet hier niet in. Het is ook niet mijn intentie om die structuur te wijzigen. We moeten uitgaan van de bestaande structuur en de schemerzones via een betere taakverdeling wegwerken.

Ik heb het gemotiveerde advies van de Europese Commissie pas recent en officieus ontvangen. In de loop van de volgende dagen zal ik, in samenspraak met de staatssecretaris van Mobiliteit en het directoraat-generaal Vervoer te Land, de strategie van onze reactie aan de Commissie bepalen.

Ik denk dat er vooruitgang wordt geboekt. Alle partijen werken naar de deadline toe. Willen we een beroep doen op de Europese Unie met betrekking tot de richtsnoeren, dan moet er in een strak tempo worden gewerkt. Op basis van mijn raadplegingen met de directie en de sociale partners, kan ik bevestigen dat er een grotere eensgezindheid is dan een maand geleden. We kunnen ons daar alleen maar over verheugen. Er is nog werk aan de winkel, willen we het dossier tijdig afwerken. Ik heb er alleszins meer vertrouwen in dan een maand geleden.

14.09 Patrick De Groote (N-VA): B-Cargo staat inderdaad op een belangrijk kruispunt. Als ik u mag geloven, en dat doe ik tot op heden, dan zullen we het kruispunt ook met succes oversteken. Er is een grotere consensus binnen de NMBS-groep. De task force inzake B-Cargo is opgestart en werkt. Dat kan in ons land niet van iedere commissie worden gezegd. We zijn hoopvol.

Ik kom nog even terug op het feit dat de Europese richtsnoeren, die al langer zijn uitgevaardigd. Waarom duurt het zo lang vooraleer de CEO een en ander communiceert en integreert in zijn industrieel plan en de bonden dat accepteren?

Men brengt vier mogelijkheden naar voren, wanneer men het faillissement en de verkoop uitsluit. Maar eigenlijk is er maar een mogelijkheid: filialisering. Waarom wacht men zo lang om dat duidelijk te stellen?

14.10 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

Ik stel vast dat de task force nog steeds een industrieel plan probeert uit te werken voor de doorstart van de activiteiten. Bij mij groeit stilaan de vrees dat ondanks de nieuwe kapitaalsverhoging, die noodzakelijk zal zijn, tevergeefs is, wanneer ik zo de geschiedenis van de groep zie en de verliezen van de jongste twintig jaar.

Ik speel de bal niet door naar u, de politiek verantwoordelijke, maar moeten we ons stilaan niet afvragen of er geen ander scenario moet worden gevolgd, op een sociaal verantwoorde manier, waarbij men kijkt in welke mate de industriële activiteiten wel ooit break-even zullen draaien. Daarover rijzen bij mij meer en meer twijfels. Ik geef u dat in alle eerlijkheid mee.

14.11 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je suis heureux d'entendre des propos plus optimistes bien que la situation reste grave. Un consensus se dessine et les choses avancent. Nous en sommes heureux et nous espérons aboutir à une conclusion à laquelle seront associés les partenaires sociaux. Nous souhaitons un consensus sur l'ensemble du dossier à B-Cargo.

14.12 Ine Somers (Open Vld): Bedankt voor het uitgebreide antwoord. Ik denk dat het belangrijk is dat er in alle objectiviteit en eerlijkheid met alle partners samen moet worden gezeten. Er moet worden bekeken welke toekomst er op lange termijn nog is voor B-Cargo. Ik denk dat alle opties op tafel moeten worden gelegd. Er moet op een objectieve manier over de opties worden gepraat, zodat een structurele oplossing op lange termijn voor B-Cargo kan worden gevonden. Ik hoop dat het resultaat niet tot allerlei spelletjes zal leiden, maar integendeel een objectieve en degelijke visie zal weergeven van alle betrokkenen.

14.13 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik zal een ding onthouden, namelijk dat iedereen zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Dat geldt des te meer voor de politieke wereld. Ik ben nog niet lang in dit Huis en ik ben ook nog niet zo lang bezig met het dossier van B-Cargo, maar als een private onderneming verlieslatend is, dan zijn er maar twee mogelijkheden: besparen op de kosten, eventueel gecombineerd met meer opbrengsten, ofwel een faillissement. Het management van een dergelijke firma beseft volgens mij wel degelijk dat er moet worden

bespaard en geherstructureerd. Ik denk dat dat ook noodzakelijk is voor B-Cargo, zelfs voor de grote NMBS. Het personeel speelt daarin een grote factor. Ik ben geen voorstander van een bloedbad door mensen op straat te zetten, maar ik denk dat de essentie daar ligt en volgens mij moet daar een oplossing worden gevonden, zodat B-Cargo winstgevend kan worden, want volgens mij kan het toch niet de bedoeling zijn dat het bedrijf jaar na jaar verlieslatend is.

Een tweede opmerking gaat over het document van Roland Berger. Mijnheer de minister, ik zou dat toch graag eens in handen krijgen, zodat ik het kan lezen om een beter inzicht te krijgen in de NMBS.

14.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor de stand van zaken die u hebt gegeven met betrekking tot B-Cargo. Ik denk dat het belangrijk is dat vanuit de meerderheid duidelijk het signaal wordt gegeven dat ook wij de rol van B-Cargo niet willen onderschatten. Wij mogen niet uit het oog verliezen dat B-Cargo een rol heeft te spelen in het ruimer kader van ons mobiliteitsbeleid. B-Cargo heeft een grotere functie te vervullen dan een functie louter op de markt, waarop daarstraks werd gewezen. Wij mogen ook de rol van B-Cargo in die markt niet onderschatten. Ik zal ter zake de Antwerpse haven niet vernoemen. Als B-Cargo daar zou wegvallen, dan zou volgens mij zelfs een Oosterweelbrug onvoldoende zijn om dat allemaal op te vangen.

Ik denk dat het een hoopgevend signaal is dat er wordt doorgewerkt en dat er vanuit de holding en de NMBS een nieuw industrieel plan wordt uitgewerkt. Wellicht zal het een bijgewerkt industrieel plan worden. Ik hoop ook dat wij op korte termijn daarvan de resultaten zullen zien.

14.15 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète. Vous avez pris vos distances par rapport à certaines déclarations sur le rôle du marché. Nous sommes face à une matière particulière et je suis partisan de la lucidité plutôt que de la fatalité.

Au niveau européen, on estime que ce type d'activités ne doit pas être régi par les mêmes règles que tout autre marché car il s'agit de transport de marchandises, avec un impact écologique fort. Il y a une mutation à réaliser et j'attends d'une entreprise publique qu'elle soit à la pointe en ce domaine. La première chose à faire est de sauvegarder les activités cargo de la SNCB.

Je l'ai dit dans ma question, il y a eu des réactions suite aux multiples interpellations parlementaires. Je ne peux qu'espérer que cette *task force* qui ramène une certaine unicité dans l'entreprise, qui a été divisée en trois branches, donnera des résultats positifs. Le fait que le dialogue soit entretenu chaque semaine avec les représentants des travailleurs est une bonne chose, non pas seulement pour leur faire avaler une pilule amère mais aussi pour profiter de leur expertise et entendre leurs propositions. Ils cherchent également les meilleures solutions, tout en étant conscients qu'aucune entreprise, même publique, ne doit vivre au-dessus de ses moyens.

Je trouve qu'il faut accepter l'idée, pour autant que la Commission nous suive – et je serais intéressé de connaître la nature de l'avis que vous venez de recevoir –, d'un financement public pour ce type d'activité car il s'agit d'un enjeu d'emploi, d'économie et d'environnement.

14.16 Minister Steven Vanackere: De heer De Groote heeft gevraagd waarom er zo lang wordt gewacht met de filialiseringsidee. Laten we mekaar geen Lijzebet noemen, de noodzaak of de wil om het eenheidsstatuut zoveel mogelijk te bewaren, wat door sommigen wordt benadrukt, staat natuurlijk op gespannen voet met alle mogelijke vormen van filialisering. U begrijpt dus meteen waarom sommigen lang hebben gepoogd om daar afstand van te houden.

Er bestaan overigens een paar voorbeelden waarbij Europa sommige situaties gedurende een bepaalde periode heeft gedoogd zonder dat men tot filialisering hoefde over te gaan. Sommigen gaan zich daardoor afvragen of het toch niet mogelijk is om een herstructurering te doen binnen de logica van de NMBS-groep. Ik kan niemand verbieden om dat te denken, maar ik moet herhalen dat wanneer Europa welke operatie ook beschouwt als staatsteun, men zelfs niet meer hoeft te discussiëren. Men heeft dus zo lang getalmd, precies omdat men alle mogelijke pistes heeft onderzocht om dat te vermijden.

Ik wil de heren Van den Bergh en Gilkinet overschot van gelijk geven en de vertegenwoordiger van Lijst Dedecker echt tegenspreken: B-Cargo is geen bedrijf zoals om het even welk bedrijf, B-Cargo heeft de maatschappelijke opdracht en ecologische taak om ervoor te zorgen dat er in dit stukje van de wereld nog wat echte vooruitgang wordt geboekt met de mobiliteit, en te vermijden dat onze wegen echt overbevolkt

raken met vrachtwagens. Het bedrijf heeft een belangrijke maatschappelijke opdracht en het volstaat dus niet gewoon te vragen hoeveel het bedrijf nu opbrengt om te kiezen hoe de activiteiten al dan niet worden voortgezet. Daarvoor is de cruciale taak van een organisatie zoals B-Cargo voor een aantal maatschappelijke doelstellingen te belangrijk.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation de la gare de Thuin" (n° 15364)

15 Vraag van de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toestand in het station van Thuin" (nr. 15364)

15.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le vice premier-ministre, le 28 octobre 2005, la SNCB Holding et la ville de Thuin ont très médiatiquement signé une convention de mise en place d'un EMS (Espace multiservices), suite à la fermeture des guichets de la gare de Thuin. Par cette convention, la ville de Thuin s'était engagée notamment à maintenir l'accueil des usagers via une salle d'attente chauffée et ouverte de six heures à midi.

Quatre ans plus tard, les usagers attendent toujours dehors et cette gare demeure le chancre décrit en 2006 par le comité des usagers. Lors d'une question précédente relative aux travaux dans les gares hennuyères, vous aviez cité dans votre réponse la gare de Thuin.

Les travaux en gare de Thuin consistent-ils en la réfection de la marquise ou sont-ils plus importants? Puis-je en conclure que, si la SNCB effectue sa part des travaux telle que prévue dans la convention, à savoir la réfection de la marquise, les travaux de rénovation de la gare qui incombent à la ville vont eux aussi débiter?

Les travaux à effectuer par la ville devaient être soumis à l'accord préalable de la SNCB Holding. Pouvez-vous m'indiquer si ceux-ci l'ont été et dans l'affirmative, si, comme convenu dans la convention, une salle d'attente chauffée figure bien sur les plans?

Enfin, en 2005, la SNCB Holding s'était engagée dans la convention à la prise en charge technique et financière de la marquise pour un montant de 70 000 euros. Quel est aujourd'hui le montant estimé de ces travaux?

15.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Lavaux, les travaux prévus en gare de Thuin consistent conjointement en la réhabilitation de la gare par la ville pour la Maison de l'emploi et en la restauration de la marquise. En date du 16 février 2009, la SNCB Holding, conformément à son engagement de 2005, a marqué son accord sur un cahier spécial des charges de la ville comprenant deux lots distincts: la réhabilitation de la gare et la restauration de la marquise.

L'adjudication de ces travaux en lots 1 et 2 est planifiée pour le second semestre 2009. Les travaux proprement dits débiteront en 2010, après approbation du marché par la SNCB Holding. Par ailleurs, une salle d'attente chauffée figure bel et bien sur les plans accompagnant la convention d'emphytéose.

Le montant estimé pour les travaux de la marquise et pris en charge par la SNCB Holding s'élève à 71 874 euros, TVA comprise. Les autres travaux sont subsidiés par la ville elle-même et par la Région wallonne. Ils s'élèvent quant à eux à 591 131,72 euros, TVA comprise.

15.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse précise. Je me réjouis de savoir qu'en 2010, après une longue attente, les usagers de la gare de Thuin pourront enfin disposer d'une salle d'attente et seront protégés de la pluie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: M. Eric Thiébaud étant absent et n'ayant pas fait connaître son intention, sa question n° 15387

"tombe".

16 Question de M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la panne ADSL chez Belgacom" (n° 15413)

16 Vraag van de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de ADSL-panne bij Belgacom" (nr. 15413)

16.01 **David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, les mardis 29 septembre et 6 octobre derniers, des centaines de milliers d'abonnés à l'ADSL Belgacom ont été empêchés de se connecter pendant plusieurs heures à internet. Les perturbations ont commencé vers midi et si le réseau a peu à peu été remis en service, les connexions ont été perturbées jusqu'en fin d'après-midi.

Les conséquences ont été très importantes, notamment pour les PME et les commerces. Outre les retards dans les correspondances et dans les plannings de livraison et de réalisation, les systèmes de paiement par carte bancaire étaient désactivés, ce qui a forcément ralenti la consommation. La pause de midi est en effet un créneau horaire habituellement très rentable pour les commerces: les personnes qui travaillent en profitent pour effectuer les achats qu'elles n'auront pas le temps de faire en fin de journée, les snacks et épiceries vendent des repas, etc.

Monsieur le ministre, Belgacom a présenté ses excuses à sa clientèle pour le "contretemps occasionné". L'entreprise a cependant écarté l'éventualité d'un dédommagement.

Les PME et commerces clients de Belgacom ont pourtant subi d'importantes pertes de rentrées en raison de cette panne. Ils paient pour un service ayant présenté un défaut à deux reprises et sur un court laps de temps. Par ailleurs, Belgacom ne connaissait pas encore, à l'heure d'écrire ces lignes, les causes réelles des pannes. Celles-ci pourraient donc se reproduire à l'avenir.

Ne pensez-vous pas que Belgacom pourrait s'honorer d'un geste commercial à l'égard de sa clientèle lésée? Les modalités seraient à discuter mais pourquoi ne pas envisager une réduction sur la prochaine facture? Allez-vous encourager Belgacom en ce sens?

16.02 **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur Lavaux, Belgacom, entreprise autonome comme vous le savez, est consciente de l'impact de ces pannes sur ses clients.

En ce qui concerne la panne du 6 octobre qui, il faut le souligner, est la plus importante panne enregistrée depuis le lancement d'internet à large bande il y a dix ans, Belgacom a rétabli en priorité les services aux professionnels et ce, dans les trois heures de la détection de l'incident. En ce qui concerne les autres clients, le rétablissement des liaisons s'est fait dans les six à sept heures après constat de l'incident. Elle ne se trouve donc pas aujourd'hui dans les conditions de dédommagement.

Dans ce cas précis, Belgacom ne prévoit pas d'indemnisation des clients sur une base contractuelle. Il faut reconnaître que, malgré l'ampleur de la panne, elle a été capable de rétablir les lignes de manière progressive dans un délai relativement court et qu'elle a pris les mesures raisonnablement nécessaires pour éviter qu'un tel incident ne se reproduise.

J'ajoute que les conditions générales ne prévoient pas une garantie de service pour l'ADSL; quant aux responsabilités, elles sont reconnues uniquement en cas de dol ou de faute grave, ce qui n'est pas le cas ici.

16.03 **David Lavaux** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse, même si j'avais espéré un geste commercial de la part de Belgacom.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 15447 de M. Koen Bultinck est reportée.

17 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de oprichting van één centrale cel toegankelijkheid en de invoering van een groen nummer" (nr. 15455)

17 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'instauration d'une cellule centrale 'accessibilité' et l'ouverture d'un numéro vert" (n° 15455)

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

17.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal zeer kort zijn. Een positief verhaal: samen met staatssecretaris Delizée heb ik op 2 oktober jongstleden het station van Antwerpen bezocht met mensen met beperkte mobiliteit. Zij waren zeer tevreden over de werken in het station van Antwerpen.

Er kwam wel een vraag naar voren: het soms moeilijke contact opnemen met de spoorwegen. Vandaar hun vraag naar één centraal aanspreekpunt. Mensen maken het onderscheid niet tussen de holding-NMBS en Infrabel. Zij stellen dus de vraag naar één centraal aanspreekpunt, dat met een groen nummer kan worden bereikt.

Mijnheer de minister, bent u bereid om bij de bespreking van het volgende beheerscontract of reeds eerder aan de holding te vragen om een centrale cel voor personen met beperkte mobiliteit op te richten, die dan bereikbaar zou zijn met een groen nummer?

17.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer Geerts, u weet dat de dienstverlening aan personen met beperkte mobiliteit onder de bevoegdheid van de NMBS valt, want zij verzorgt de mobiliteit per trein en het contact met de reizigers.

Eind 2008 werden in deze commissie aan mijn voorgangster al dezelfde vragen gesteld. Ik heb daarover eind januari aan de NMBS een aantal vragen gesteld. Zij heeft mij op 24 februari geantwoord. Ik kan u melden dat de NMBS er voor heeft gekozen om alle aanvragen voor reservering van bijstand aan personen met beperkte mobiliteit, te laten verlopen via een gecentraliseerd en uniek nummer, het callcenter, met name de 02.528.28.28.

Dit callcenter staat eveneens in voor het verstrekken van dienstregelingen, prijs- en productinfo aan alle reizigers. Volgens de NMBS, en ik ben geneigd daar op basis van een stukje ervaring mee in te stemmen, is het gemakkelijker voor de klant om een enkel telefonisch contactpunt te hebben voor alle aanvragen. Men heeft ook bij de NMBS extra personeel ingezet in het callcenter, om zoveel mogelijk wachttijden te vermijden.

Personen met beperkte mobiliteit kunnen voor vragen of klachten inzake alle aspecten van de dienstverlening op een enkel adres terecht, met name bij de klantendienst van de NMBS, waartoe het callcenter behoort. Deze dienst zorgt dan voor een gecoördineerd antwoord naar de klant. Er bestaat dus eigenlijk een centraal contactpunt voor personen met beperkte mobiliteit. Ik vind het trouwens ook logisch dat dit bij de treinoperator zit, die immers instaat voor de dienstverlening aan de reizigers.

Op 21 november 2008 is er op de beleidsceel, dus nog onder verantwoordelijkheid van mijn voorgangster, overleg geweest met de nationale Hoge Raad voor Gehandicapten. Die heeft toen de invoering van een eventueel specifiek en gratis telefoonnummer niet als prioriteit gesteld.

Vergeet niet dat de invoering van een gratis nummer duur zou zijn, of in ieder geval kosten zou veroorzaken, terwijl de kosten van een lokale telefoonoproep, waarin nu voorzien is met het 02-nummer, de jongste jaren toch als beperkt mogen worden gezien.

17.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. De vraag is alleen naar wie mensen die bijvoorbeeld suggesties willen doen voor een aantal bijkomende tegels aan het station van Antwerpen moeten bellen? Vandaar mijn suggestie om dat bij de holding te organiseren, als overkoepelend geheel omdat de holding verantwoordelijk is voor de infrastructuur in het station te Antwerpen.

17.04 Minister Steven Vanackere: Ik wil mensen die dat soort overwegingen te kennen willen geven aanbevelen hun suggesties via de Nationale Hoge Raad voor Personen met een handicap kenbaar te maken.

Wanneer het niet gaat over een suggestie maar echt over een cliëntgerelateerde vraag, herhaal ik dat het callcenter geëquipeerd is om te allen tijde reacties te krijgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les infiltrations d'eau en gare de Bruxelles-Schuman" (n° 15459)

18 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de waterinsijpeling in het station Brussel-Schuman" (nr. 15459)

18.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, j'essaie d'éviter les questions trop locales et ponctuelles. Je ne prétends pas que celle-ci ait une portée universelle mais la gare de Bruxelles-Schuman n'est pas la gare la moins fréquentée de notre réseau et elle accueille en grand nombre les navetteurs des provinces de Luxembourg, de Namur et du Brabant wallon. Ceux qui l'ont fréquentée le jeudi 8 octobre ont été confrontés à des situations quasi apocalyptiques: infiltrations d'eau par les plafonds de la gare, inondation du tunnel sous-voie que les voyageurs sont obligés d'emprunter pour gagner le métro – on était obligé de passer à gué ou les pieds dans l'eau –; installations électriques apparentes et exposées à l'humidité. Je vois que votre collaborateur a également vécu ces difficultés, lui à qui il arrive de prendre ce train.

Il y a des explications: il y a eu des travaux dans cette gare et des orages violents la veille mais je m'étonne de la lenteur de réaction de la SNCB à ces désagréments. Je suis passé par là un peu plus tard que d'habitude, vers 9 h du matin. Je m'inquiète également du phénomène persistant des infiltrations.

Avez-vous un état de la situation plus précis? Connaît-on les causes? Quelles sont les mesures d'urgence qui ont été prises? Quel est le diagnostic de ce phénomène récurrent d'infiltrations? Quel est le calendrier des travaux en gare de Bruxelles-Schuman et les mesures prévues pour en informer les voyageurs? Des désagréments sont toujours possibles mais quand on connaît leur cause, ils passent mieux. Voilà, je ne le ferai plus, c'est promis!

18.02 **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur Gilkinet, vous êtes d'une habileté exemplaire. Je vais vous donner les réponses que vous attendez. J'avais préparé une toute autre introduction mais vous m'avez complètement désarmé. Cela dit, il faudra certainement que nous ayons une discussion un de ces jours sur les thèmes abordés. N'empêche, je crois que beaucoup de gens seront intéressés et vous avez raison d'insister sur le fait que cette gare est fréquentée par beaucoup de gens qui seront ravis d'apprendre ce qui suit.

Après l'orage violent qui s'est abattu dans la soirée du 7 octobre, on a constaté que de l'eau s'était accumulée dans les puits de fondation des travaux en surface. À un certain moment, un courant d'eau entraînant de la boue s'est produit et a atteint le passage inférieur à travers le plafond, les quais et les escaliers. L'orage en question et les puits de fondation ont été déterminants dans cette inondation. Le 8 octobre à 6 h 20, l'inondation a été constatée par le personnel qui a fait venir immédiatement le matériel nécessaire dont un aspirateur à eau.

Pour stopper l'eau qui continuait d'arriver à flots, il a été fait appel à un entrepreneur qui a résorbé la nappe d'eau à l'aide d'une pompe. En collaboration avec l'entrepreneur, le personnel de la SNCB Holding a aménagé un chemin à l'aide de larges poutres de bois pour que les voyageurs puissent emprunter le passage inférieur sans marcher dans la boue. Vers 10 heures, tout était nettoyé. L'eau qui s'était infiltrée à travers le plafond au-dessus des quais n'a joué qu'un rôle mineur dans l'inondation.

Le problème structurel de l'usure de la chape de la voirie en surface sera, dans un premier temps, solutionné de façon temporaire en suspendant au plafond des bacs collecteurs à partir desquels l'eau sera dirigée vers le système d'évacuation existant.

Dans une phase ultérieure, la partie de la chape qui n'a pas encore été rénovée sera remplacée par l'entreprise actuellement présente dans la gare.

L'aménagement des bacs collecteurs comme solution temporaire aura lieu après la réparation actuellement en cours de certaines structures en béton au niveau du plafond.

18.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je ne vois pas de problème à poser ce genre de question par écrit, pour autant qu'on y réponde dans un délai raisonnable. J'ai d'ailleurs hésité à la poser oralement. Votre texte écrit aurait suffi.

Cela dit, j'entends que le problème a été traité rapidement. Pour ma part, je n'ai pas vu ces poutres en bois et je pense que des palettes auraient fait l'affaire.

Monsieur le ministre, il me semble que vous n'avez pas fourni de réponse au niveau de l'information des voyageurs pour ce qui concerne les travaux qui rendent cette gare particulièrement peu accueillante. Mais je ne doute pas qu'ils seront informés. Je compte d'ailleurs faire quelques copies de votre réponse pour les distribuer lors de mes prochains trajets en train. Je suis certain que tous les navetteurs seront heureux d'apprendre que l'on s'occupe d'eux! Il s'agit bien entendu ici encore une fois d'une boutade.

Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et j'espère que ces travaux seront terminés rapidement.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen en interpellaties van

- de heer Jan Peeters aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aanhoudende treinpannes op de lijnen in de Kempen en het inzetten van een lokale politie bij de toenemende incidenten in de Kempische stations" (nr. 15472)

- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de Kempense treinproblemen" (nr. 15522)

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aanhoudende problemen met het treinverkeer van en naar de Kempen" (nr. 15548)

- de heer Bert Schoofs tot de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "opname van de spoorontsluiting van Limburg in de plannen van de NMBS vanaf 2012" (nr. 370)

- de heer Peter Luykx tot de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de optimalisering van de spoorontsluiting van Noord-Limburg en de Kempen in lange-termijn-planning van de NMBS vanaf 2012" (nr. 372)

- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de blijvende treinproblematiek in de Kempen" (nr. 15689)

19 Questions et interpellations jointes de

- M. Jan Peeters au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les incessantes pannes de trains sur les lignes ferroviaires en Campine et la mobilisation de la police locale en raison de la multiplication des incidents dans les gares de Campine" (n° 15472)

- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes de train en Campine" (n° 15522)

- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les incessants problèmes de circulation des trains en Campine" (n° 15548)

- M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'inclusion du désenclavement ferroviaire du Limbourg dans les plans de la SNCB à partir de 2012" (n° 370)

- M. Peter Luykx au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'optimisation du désenclavement ferroviaire du nord du Limbourg et de la Campine à partir de 2012 dans les plans à long terme de la SNCB" (n° 372)

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes persistants sur le rail en Campine" (n° 15689)

19.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, met betrekking tot deze problematiek die wij ook een tweetal weken geleden hebben besproken, hebben we de stelling ingenomen dat er op drie punten moet worden gewerkt, namelijk een betere communicatie, ten tweede dat er een aantal structurele ingrepen zullen moeten gebeuren, maar dat kan natuurlijk niet van de ene dag op de andere. Ik denk zo bijvoorbeeld aan de elektrificatie van lijn 15. Ten derde, en ik denk dat dit heel belangrijk is vandaag, zijn er de dringende kwaliteitsverbeteringen, kleine maatregelen om de continuïteit van de dienstverlening richting Kempen toch een beetje beter te garanderen, dan dat het vandaag het geval is.

Een tweetal weken geleden ging het nog vooral over de brand in het seinhuis van Herentals, probleem dat op dat moment eigenlijk net min of meer was opgelost. Er werd aangekondigd dat vanaf half september de treinen weer in een normale uurregeling zouden rijden. Helaas is sindsdien gebleken, vooral de laatste twee weken van september, dat er bijna elke dag nog problemen zijn geweest op de betreffende lijnen.

De reizigers klagen dan ook steen en been en blijkbaar is zelfs de lokale politie moeten tussenbeide komen om de gemoederen te bedaren en om informatie te verschaffen over de maatregelen die werden genomen, zoals met betrekking tot vervangbussen. Opnieuw bleef de communicatie van de NMBS naar de reizigers toe behoorlijk ondermaats.

Wat betreft voorzorgsmaatregelen om dergelijke incidenten te vermijden, zeker met de komst van de winter voor ons, suggereerde mijn collega Verherstraeten twee weken geleden om eventueel in extra dieselwagons te gaan voorzien om toch te kunnen garanderen dat er bij uitvallen van een andere wagon toch kon worden gereden.

Vandaar heb ik twee vragen.

Wordt het overwogen om de kwaliteit en de dienstverlening ook tijdens de winter toch een beetje te garanderen?

Zal dit de dagelijkse problemen op de Kempense lijnen uit de wereld kunnen helpen? Of zijn er nog andere maatregelen die u naar voren schuift?

19.02 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over het Limburgse deel van het verhaal. Ik ben zeker niet ongelukkig dat ik mijn interpellatie houd samen met collega's uit de Kempen. Limburg sluit aan op de Kempen. De spoorlijnen zullen hopelijk blijven liggen.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, formeel meld ik dat ik even de vragen van collega Mortelmans aanhaal. U zult ze allicht in uw antwoord hebben verwerkt. Vanochtend was het immers blijkbaar weer prijs op de lijn over Noord-Limburg, Turnhout, enzovoort. Het probleem blijft dus actueel. In dat verband kan er misschien worden gedacht aan het huren van treinmateriaal dat wel performant werkt. Wanneer zal er een definitieve beslissing worden genomen over de realisatie van het dubbelspoor?

Over het volgende punt zal mijn Limburgse collega Luykx straks vragen stellen wanneer hij zijn interpellatie houdt. Daarom zal ik mijn spreektijd ook een beetje proberen te beperken in eerste aanleg, om het zo te zeggen, zodanig dat mijn collega over evenveel tijd kan beschikken.

Mijnheer de minister, ik kom ter zake. Alle Belgische provincies hebben een vrij goed ontwikkeld spoornet, maar Limburg blijft op dat vlak achter. Men kan dat moeilijk de Limburgers zelf verwijten. In de periode 2001-2012, toen zetelde ik hier reeds in de Kamer, was er op dat vlak niets voorzien. Noord-Limburg is sterk benadeeld. Dat zei ik daarnet reeds. Mijn collega Luykx zal daarop terugkomen.

Mijnheer de minister, ik wil het hebben over het algemene plaatje voor Limburg. De meerjarenplanning 2008-2013 staat reeds volledig in de steigers. Nadien zal er echter ook werk worden gemaakt van de spoorlijnen in Vlaanderen en bij uitbreiding in België. Ik wens dan toch uw aandacht te vestigen op een aantal feiten wanneer ik zeg dat Limburg op het vlak van spoorontsluiting niet volledig is ontwikkeld. Daaraan zou kunnen worden gedacht in de meerjarenplanning die nog moet volgen.

Limburg is de enige provincie met slechts één treinstation waar nog tickets voor internationale treinreizen aan het loket kunnen worden aangekocht. Ik heb daarover destijds reeds vragen gesteld.

Er is het dossier van de IJzeren Rijn, dat een aftakking zou verdienen in Limburg, maar dat op de lange baan is geschoven. Dat kan men uiteraard niet de federale regering verwijten. Het is echter een enorm pijnpunt voor Limburg.

In het verleden werd er door sommigen geopperd om het treinstation in Luik, dat nu zopas is vernieuwd, de benaming Liège-Limbourg te verlenen, Luik-Limburg dus. Op zich sta ik vrij sceptisch tegenover dat idee, maar bij sommige mensen was de hoop gewekt. Ook dat zal echter weinig zoden aan de dijk zetten.

Mijnheer de minister, nochtans houdt men veel te weinig rekening met de studie die destijds werden gemaakt door de GOM Limburg. Onder anderen vooraanstaande mensen uit uw partij, en uit onze provincie, stellen terecht dat Limburg het centrum is van een van de meest koopkrachtige regio's ter wereld. In een perimeter van 500 kilometer heeft men een enorme welstand en koopkracht. Limburg kan Vlaanderen echter niet ten dienste zijn naar het buitenland toe, zelfs niet naar de Euregio, alles moet via Luik.

Limburg beschikt over een aantal afgeschafte spoorlijnen, die opnieuw kunnen worden geactiveerd.

Het is eigenlijk dat wat ons zorgen baart, te meer omdat nu het dure Spartacusplan op tafel ligt, waarbij men spoorlijnen naast bestaande beddingen gaat aanleggen. Dat lijkt in mijn visie onlogisch.

Als men die plannen op het Vlaams niveau in Limburg wil nemen, tot daar aan toe, maar het kernpunt blijft het federaal beleid. Het federaal beleid kan ervoor zorgen dat voor de provincie Limburg eindelijk in de volgende jaarplanning in de nodige concrete plannen en het nodige budget wordt voorzien.

Mijnheer de minister, ik heb een zeer algemene vraag maar ik verwacht een concreet antwoord. Waarin wilt u concreet voorzien voor de spooraansluiting van de provincie Limburg, die niet alleen Limburg ten goede komt maar het hele hinterland, heel Vlaanderen en bij uitbreiding, voor de Belgicisten die er nog zijn, voor heel België?

19.03 Peter Luykx (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in Noord-Limburg, Limburg-Kempen, leeft zeer grote bezorgdheid over de mogelijke verdere plannen die de NMBS op touw wil zetten, en hopelijk op touw zal zetten. Hopelijk wordt het verhaal van de verdere ontsluiting geen "trein der traagheid", geen magisch-realistisch verhaal.

In Limburg, en in het bijzonder in het noordoostelijk gedeelte, beschikt de treinreiziger vandaag eigenlijk over zeer weinig mogelijkheden om zich via het openbaar vervoer te verplaatsen naar de regio's Groot-Antwerpen en Brussel. Het spoorwegnetwerk in Limburg blijft vandaag dé blinde vlek op de NMBS-kaart.

Naar aanleiding van de nieuwe dienstregeling die de NMBS in december vorig jaar van toepassing verklaarde, heb ik nog bij uw voorgangster, mevrouw Vervotte, naar de mogelijkheden gevraagd om het Noord-Limburgse treinaanbod te verhogen. Uit haar antwoord bleek toen dat elke vorm van verbetering werd tegengehouden omwille van twee redenen van infrastructurele aard, namelijk de elektrificatie van het traject Herentals-Mol-Hamont en de aanleg van een bijkomend spoor tussen Mol en Neerpelt.

Eind juni werd door de NMBS een toekomstvisie gepresenteerd met een opwaardering van Noord-Limburg en Kempen, waar concrete, beloftevolle plannen werden bekendgemaakt die op veel bijval konden rekenen, onder andere ook bij uw collega, burgemeester Theo Schuurmans uit Hamont, die eveneens een pleitbezorger is van dat dossier. Echter, zoals later bleek uit het verslag van de commissie van 13 juli jongstleden, zou u deze plannen voorbarig hebben genoemd.

Het verzoek dat ik tot u richt, slaat eigenlijk op de acties die u zult ondernemen voor de plannen die de NMBS wil opnemen in haar toekomstvisie 2008-2013 aangaande de infrastructurele opwaardering van het spoorwegnetwerk in de regio Limburg-Kempen.

Er zijn verschillende belangrijke redenen om aan die hoek van Limburg die verdere ontsluiting te bezorgen, en ook op een snelle wijze.

Het is hier al gezegd: de regio Noord-Limburg-Kempen buigt op een achterban van 700 000 inwoners. Elke dag zitten de treinen overvol. Dat rechtvaardigt alleszins een uitbreiding.

De gebruikers van de treinlijn Mol-Herentals zien ook bij de minste tegenslag van technische aard of

vertraging, hun treinreis hevig verstoord.

Het traject Noord-Limburg-Kempen met bestemming Antwerpen en Brussel geniet ook zeer veel bijval bij de reizigers omdat veel overheidsinstanties en/of industriële activiteiten zich precies in die grootstedenregio's bevinden.

Het uitblijven van die infrastructuuropwaardering schrikt mogelijk in de toekomst ook nieuwe investeerders af, bijvoorbeeld in Lommel en Limburg in het algemeen waar logistiek toch een heel belangrijk thema is. Met de uitbreiding van Kristalpark rekent men echt op betere ontsluiting en een beter toekomstbeeld rondom die ontsluiting om mogelijke investeerders aan te trekken.

Ten slotte is het hier al gezegd, het dossier IJzeren Rijn ligt hier gevoelig aangezien het een internationaal karakter heeft. Ten gevolge van het historisch verdrag met Nederland hopen we dat Nederland hier verder zal aan meewerken. Een aansluiting op een vlot functionerend reizigersverkeer in Limburg-Kempen zou echter ook een argument kunnen zijn voor hen.

Mijnheer de minister, ik kom dan bij mijn concrete vraag. Welke stappen zult u als minister ondernemen om deze infrastructurele ontwikkeling van de regio Limburg-Kempen in te schrijven in de termijnplanning van de NMBS teneinde de ontsluiting van de regio te verbeteren?

Ik dank u bij voorbaat voor uw omstandig antwoord.

19.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, even over de Antwerpse Kempen. Ook collega Peeters heeft die vraag gesteld. Ik zal zijn vragen kort hernemen, ik probeer ze te memoreren. Ik meen dat hij bijvoorbeeld vorige week de politie heeft moeten inzetten op het moment waarop de dienstverlening niet naar behoren verliep. De politie is toen ingezet om de gemoederen te bedaren. De reizigers waren niet zo tevreden om het eufemistisch uit te drukken. De politie heeft ook informatie moeten leveren aan die reizigers. In het debat hebt u over die compensatieaanvragen verklaard dat mensen recht hebben op een compensatie. Ik heb na het debat mails gekregen van mensen die zegden dat ze een aanvraag hadden gedaan maar dat die werd geweigerd. Blijkbaar ligt daar dus nog een onduidelijkheid.

Ten eerste, er zijn vragen omtrent de communicatie. Collega Van den Bergh heeft aangehaald dat dit een probleem was. Welke maatregelen zijn er genomen om dit te verbeteren?

Ten tweede, is het personeelseffectief in het station van Herentals voldoende om het ongenoegen bij de reizigers op te vangen? Blijkbaar was er een probleem aangezien de politie is ingezet

De derde en vierde vragen zijn aan elkaar gekoppeld. Hoe zit het met de bijkomende inzet van dieselwagens? Collega Verherstraeten heeft dat hier gevraagd en 's avonds op de lokale tv aangekondigd. Als reactie daarop kreeg ik echter dat een homologatie van dieselwagens minstens negen maanden duurt en dat dit een voorbarig spoor zou zijn.

19.05 Minister Steven Vanackere: Ik heb tijdens een vorige commissievergadering al uitvoerig kunnen uitleggen wat de invloed van de brand op het treinaanbod was. Ik kom daar nu niet op terug.

Na de vorige commissievergadering heb ik zoals beloofd aan de NMBS gevraagd of het mogelijk is met diesellocomotieven en dubbeldekse M6-rijtuigen te rijden of in het buitenland dieselmateriaal te huren. Die suggesties waren destijds in de commissie geformuleerd.

In ieder geval blijkt het eerste, met name het gebruik van diesellocomotieven, niet mogelijk. De bestaande diesellocomotieven zijn niet compatibel met M6-rijtuigen. Er is dan geen mogelijkheid om airco, verwarming of verlichting te organiseren, noch luchtdruk voor de deuren.

De NMBS onderzoekt wel of het mogelijk is dieselmotorwagens in het buitenland te huren. Vooraleer deze dieselmotorwagens toe te laten op ons spoorwegnet moet er wel eerst een toelating worden gegeven door de Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS.) U moet weten dat het verkrijgen van zo'n toelating meestal ongeveer 9 maanden vergt.

Met het herstel van de exploitatiemogelijkheden in het station Herentals zullen vanaf december 2009 bijkomende motorwagens ter beschikking komen. Bovendien zullen er door de aanschaf van nieuw

treinmaterieel nog andere motorwagens ter beschikking komen uit andere regio's, die wij zullen kunnen overhevelen naar de Kempense regio.

Ik begrijp uiteraard goed dat u terugkomt op de crisiscommunicatie en op de maatregelen om die te verbeteren. Tijdens de vorige commissievergadering heb ik bevestigd dat het mijn vaste overtuiging is dat de NMBS-groep de communicatie aan de reizigers over het verloop van het treinverkeer moet verbeteren. Er zijn natuurlijk al enkele initiatieven genomen, maar iedereen die informatie geeft of doorgeeft, moet zich nog veel meer in de plaats van de reiziger stellen en de noden beter aanvoelen.

Ik heb dat probleem de jongste weken zeer herhaaldelijk aangekaart bij de NMBS en Infrabel. Beide bedrijven erkennen dat er over de problemen in en rond Herentals een kans gemist is om de reizigers op een professionele wijze bij te staan wanneer een en ander fout loopt met het treinverkeer.

Een eerste positieve respons op mijn interventie is de oprichting van een crisisploeg bij Infrabel om de communicatie aan de reizigers bij incidenten te verbeteren. Deze ploeg, die 24 uur op 24 uur en 7 dagen op 7 inzetbaar zal zijn, zal zich zo snel mogelijk ter plaatse begeven om het personeel in een station bij te staan en om de kwaliteit van de informatie te verbeteren. De crisisploeg zal over voertuigen beschikken die uitgerust zijn met moderne communicatiemiddelen. De aanwezigheid ter plaatse van communicatiespecialisten op de perrons en tussen de reizigers zal hen nog beter doen realiseren hoe de reiziger de problemen ervaart en wat de informatiebehoeften van de reiziger zijn.

Zoals ik daarnet al heb aangegeven, moeten wij erkennen dat de problemen op communicatievlak in Herentals onderschat zijn. De aanwezigheid van de politie was uiteraard niet bedoeld voor informatieverschaffing. De onderstationschef van het station te Herentals, die fulltime bezig was met de bediening van het noodseinhuis dat alle treinverkeer tussen Lier en Turnhout-Mol moest verwerken, achtte die aanwezigheid nodig om ongehinderd de nodige veiligheidstaken te kunnen uitvoeren.

De NMBS had de interventie van een bijkomende perronbediende gepland, maar deze kon zijn dienst niet verzekeren als gevolg van een werkongeval. Later, na de twee opeenvolgende defecten aan treinstellen, werd beslist tijdens de spitsuren een bijkomende onderstationschef in te zetten die bij incidenten kan bijspringen om de communicatie beter te verzorgen.

De aanwezigheid van een crisisploeg zal dergelijke betreuenswaardige toestanden in de toekomst moeten voorkomen.

Ik wil nog even terugkomen op mijn antwoord uit de vorige commissie over de compensatieregeling. Vooral de heer Peeters was toen zeer aandachtig. Ik heb toen gezegd dat er enkel op 4 en 5 augustus op de regels van overmacht beroep werd gedaan. Intussen heeft mijn beleidscel vastgesteld dat de klantendienst van de NMBS de compensatie in een aantal gevallen ten onrechte heeft geweigerd. Ik kan u bevestigen dat de NMBS deze vergissingen zal rechtzetten. De interpretatie, waarvan de heer Peeters vroeg of die in het verslag mocht komen, is wel degelijk deze die de NMBS hanteert.

Mijn antwoorden op de vragen over de toekomst zijn niet anders dan die van veertien dagen geleden over de realisatie van het dubbelspoor en de elektrificatie. Ik verwijs naar mijn antwoord van de vorige commissie.

Infrabel bestudeert de mogelijkheden. Ik kan enkel zeggen dat die studie nagenoeg is beëindigd. Binnen een redelijke termijn van een aantal weken wordt er een voorstel aan het directiecomité voorgelegd.

19.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik denk dat er zeker een aantal goede elementen in het antwoord zitten.

De oprichting van een crisisploeg met betrekking tot de communicatie lijkt mij zeker een positief element, niet alleen voor de situatie in Herentals maar voor het hele spoornet. Ik neem aan dat het feit dat dit werd opgericht door Infrabel in overleg met de NMBS is gebeurd. Soms krijgt men wel eens het gevoel dat de communicatiediensten van Infrabel en de NMBS naast elkaar leven. Laat ons hopen dat dit in crisissituaties geen belemmering is om goed te communiceren, of de oorzaak nu bij Infrabel dan wel bij de NMBS ligt.

Het feit dat dieselmotorwagens uit het buitenland eerst moeten worden gehomologeerd of toestemming moeten krijgen van de DVIS mag niet verhinderen dat wij toch op die piste blijven doorgaan, ook al is het pas binnen negen maanden. Indien noodzakelijk kan dat nog wel wat worden versneld. Ik denk dat wij die

piste niet zomaar mogen verlaten omdat het negen maanden duurt.

Over een punt met betrekking tot crisismanagement heb ik minder gehoord. Als wij zien hoeveel treinen de laatste weken te kampen hebben gehad met materiaalpech en allerlei toestanden waardoor treinen te laat of zelfs helemaal niet zijn uitgereden, denk ik dat er inzake het onderhoud en het goed nakijken van het treinmateriaal nog werk op de plank ligt.

19.07 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik zal de antwoorden omtrent de elektrificatie en de diesellocomotieven doorgeven aan mijn collega, Jan Mortelmans.

Uw antwoord met betrekking tot Limburg was zeer kort en zeer teleurstellend. Limburgers zijn geen nijdige of jaloerse mensen. Als ik echter zie dat er in Antwerpen en Luik stations zijn die voor vele tientallen miljoenen uit de grond oprijzen en worden vernieuwd, vraag ik mij af of het niet beter zou zijn dat er meer performante spoorverbindingen zouden komen.

Als de heer Calatrava zegt dat het station van Luik een hommage aan de pendelaar is, denk ik aan de mogelijk 700 000 pendelaars, ik denk ook aan de vele tienduizenden pendelaars waarover de heer Luykx het had, die op een deftige manier in Brussel of Antwerpen willen geraken. Het is al geen evidentie om de nieuwe stations te gaan bezichtigen.

Dat geldt ook voor het station van Luik. Er is geen ontsluiting van Limburg naar het westen, maar ook niet naar het oosten of het zuiden. Dat geldt zowel voor goederen- als personenvervoer.

Op dat vlak wordt heel Vlaanderen bij de bok gezet. Het heeft geen zin te blijven verwijzen naar de mijnindustrie waar de locomotieven van Limburg de grondstoffen naar Luik moesten vervoeren om daar te worden verwerkt. Dat verleden hebben wij wel verwerkt.

Ik wil er ook geen klaagzang van maken, want als het een echte jeremiade zou zijn zou ik veel meer pijnpunten kunnen aanhalen, zoals de verbinding van Gingelom naar het westen van het land. Of ik denk ook aan mijn eigen gemeente, de derde grootste stad van Limburg, Beringen. Beringen heeft geen station, alleen een halte die slecht bereikbaar is.

Mijnheer de minister, u kunt niets beloven over budgetten en plannen. Ik denk dat ik u wel iets kan beloven. Ik zal op dit dossier blijven terugkomen en ik zal zelf met concrete zaken terugkomen. Dat kunt u dan toetsen aan uw budget en uw concrete plannen. Als men zich dan blijft inschakelen in de logica van het verleden, dan zal dat ook in Limburg geweten zijn.

Mijnheer de voorzitter, ik wacht nog even op de heer Peter Luykx, die ook interpelleert, om een motie in te dienen want wij zullen dat wellicht samen doen.

19.08 Peter Luykx (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u alvast voor uw kort antwoord. Ik hoop dan ook dat de belangrijkheid van de ontsluiting van Noord-Limburg niet aan de lengte van uw antwoord mag worden gemeten.

Het crisismanagement waarover u suggesties doet, lijkt mij heel goed en heel interessant. Uw suggesties zijn ook nodig om een aantal acute problemen, die mensen aan den lijve ondervinden, ongedaan te maken.

In het voorliggende verhaal had ik van u echter een meer fundamentele langetermijnvisie en -planning gekregen. Ik hoop dan ook dat de mogelijkheden die door Infrabel worden bestudeerd, meer zijn dan het gewoon op een rijtje zetten van een aantal mogelijkheden. Ik hoop tevens dat de budgetten die daartoe nodig zijn en die uw mogelijke visie impliceren, ook gekend zijn.

U kunt er alleszins op rekenen dat ik vanuit Noord-Limburg het dossier in kwestie van heel kortbij zal opvolgen.

19.09 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, wij hebben samen geïnterpelleerd en zullen samen de motie indienen. Ik weet dat het minder gebruikelijk is dat een motie over de partijgrenzen heen

gaat. Wij, twee Vlaams-nationale partijen, vertegenwoordigen echter in Limburg meer dan 27 procent van de kiezers. Wij dienen dus samen de motie in.

19.10 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, het is, ten eerste, goed dat er een crisiscel zal worden opgericht. Dat is niet alleen een goede zaak voor de bedoelde regio maar voor het hele land.

Ten tweede, ik veronderstel dat de reizigers die tevergeefs een compensatie hebben aangevraagd, straks bij het lezen van het verslag van de commissie voor de Infrastructuur opnieuw een aanvraag tot compensatie zullen indienen.

Ten derde, over de inzet van de bijkomende dieselmotorwagons merkt u op dat zij vanuit andere regio's zullen worden ingezet, omdat door DVIS is bepaald dat de buitenlandse treinstellen een homologatieperiode van negen maanden dienen te hebben.

Is het een zekerheid dat vanuit andere regio's dieselmotorwagons komen of is dat enkel gepland?

19.11 Minister Steven Vanackere: Dat is de planning, gebaseerd ook op het feit dat er nieuwe voertuigen elders kunnen worden geïntroduceerd. Er mag dus worden aangenomen dat de capaciteit in kwestie er zal zijn, teneinde het andere niveau te verlichten.

Mijnheer de voorzitter, indien u het toelaat, wil ik nog even terugkomen op de al dan niet bondigheid van mijn antwoord inzake de dubbele sporen en de elektrificatie.

Mijnheer Van den Bergh, u bent zelf goed geplaatst om te weten dat bijzonder veel leden van de commissie voor de Infrastructuur al lang aandringen op het ernstig bestuderen van bedoelde mogelijkheid. Indien de enige manier om de ontgoocheling hier te vermijden, erin zou bestaan te melden dat ik al een beslissing heb genomen, vooraleer de desbetreffende studie is afgerond, zou ik qua beroepsernst tekortschieten.

Ik heb hier vorige keer, enigszins uitvoeriger dan deze keer, toegelicht dat voor beide operaties iedereen erkent dat, los van het bespreken van incidenten, het op een dubbel spoor brengen en de elektrificatie toekomstgericht een structurele wijziging kunnen brengen.

Ik heb toen echter ook aangegeven dat zulks ordentelijk moet gebeuren, op basis van een impactstudie volgens de regels van de kunst, die Infrabel tot een goed einde aan het brengen is.

Onder andere de heer Van den Bergh is iemand die bijzonder attent is op elk signaal van hoe snel een en ander vooruitgaat, maar het kan niet sneller dan wat normale onderzoeken vergen. Wanneer wij binnen enige weken zullen beschikken over de studie, kunnen wij een conclusie trekken, maar niet daarvoor.

Ik ben een beetje verbaasd dat u zegt geweldig ontgoocheld te zijn met het antwoord, omdat dit eigenlijk schijnt te impliceren dat u zou verlangen dat ik een politieke conclusie trek vooraleer de studie is afgerond. Dan zou u als oppositie terecht een andere vorm van kritiek kunnen uitoefenen op de manier waarop de beslissingen worden genomen.

19.12 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ten eerste, ik zeg niet dat u geen krediet meer hebt in mijn ogen.

Ten tweede, ik heb over meer gesproken dan alleen over de elektrificatie. Ik heb het probleem iets verder opengetrokken. Ik weet dat het misschien iets te algemeen is, maar binnen het bestek van louter een interpellatie is dat ook zeer moeilijk. Ik zal daar in elk geval nog op terugkomen, met meer concrete plannen. Misschien kunt u daar ook wel uw gading in vinden, wie weet.

Moties **Motions**

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bert Schoofs en Peter Luykx en luidt als volgt:
"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Bert Schoofs en Peter Luykx en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen, beveelt de federale regering aan om tijdens de huidige legislatuur de plannen van de NMBS aldus aan te sturen zodat het spoornet in de provincie Limburg in de meerjarenplanning na 2012 naar behoren zal ontwikkeld en ontsloten worden, met als één van de hoogste prioriteiten de ontwikkeling en ontsluiting van Noord-Limburg."

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Bert Schoofs et Peter Luykx et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. Bert Schoofs et Peter Luykx et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles, demande au gouvernement fédéral d'orienter, au cours de la présente législature, les projets de la SNCB de manière à ce que le réseau ferroviaire de la province de Limbourg soit correctement développé et désenclavé dans le cadre de la planification pluriannuelle après 2012 et de considérer le développement et le désenclavement du nord du Limbourg comme une des priorités absolues."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Camille Dieu en door de heren Jef Van den Bergh en David Lavaux.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Camille Dieu et par MM. Jef Van den Bergh et David Lavaux.

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

Vraag nr. 15476 van de heer Bruno Van Grootenbrulle wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

20 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de beursgang van De Post" (nr. 15501)
- mevrouw Linda Musin aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke beursgang van De Post" (nr. 15564)
- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke beursgang van De Post" (nr. 15579)
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke beursgang van De Post" (nr. 15715)

20 **Questions jointes de**

- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la cotation en bourse de La Poste" (n° 15501)
- Mme Linda Musin au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'éventuelle entrée en bourse de La Poste" (n° 15564)
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'éventuelle entrée en bourse de La Poste" (n° 15579)
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la potentielle entrée en bourse de La Poste" (n° 15715)

Vraag nr. 15501 van mevrouw Somers is ingetrokken en vraag nr. 15564 van mevrouw Musin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

20.01 **David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 8 octobre dernier, la presse révélait une information selon laquelle La Poste préparerait activement son entrée en bourse. Le CEO de l'entreprise publique n'a pas démenti mais s'est contenté de renvoyer la responsabilité de cette décision aux actionnaires.

Monsieur le ministre, qu'en est-il? Ce projet est-il effectivement sur la table? Des discussions entre les actionnaires de La Poste ont-elles eu lieu à ce sujet? L'entrée en bourse de La Poste est-elle à l'ordre du jour de la prochaine assemblée générale des actionnaires? L'État y est-il favorable?

20.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, comme mon collègue, j'ai lu le même article du journal *De Standaard*.

Une telle décision, même s'il semble qu'elle soit inscrite dans les astres, ne serait évidemment pas sans conséquence pour l'entreprise publique. En tant qu'actionnaire majoritaire et régulateur du secteur postal, l'État belge ne peut être indifférent à cette hypothèse et doit veiller à l'intérêt tant de l'entreprise que de ses travailleurs. J'ai d'ailleurs cru lire que l'option était de retarder cette possibilité d'entrée en bourse.

Monsieur le ministre, confirmez-vous mes dires? Quelle est l'opinion du gouvernement à ce sujet? Est-il plutôt favorable ou défavorable à cette hypothèse? Quelles sont ses motivations? Quelles sont les balises imaginées par rapport à une telle entrée en bourse? N'y a-t-il pas lieu, pour stabiliser l'entreprise et garantir le maintien d'un emploi de qualité, d'envisager d'autres formules d'évolution de l'actionnariat de La Poste, par exemple via une remontée en capital de l'État belge? Pourquoi pas? Soyons originaux! Confirmez-vous que la rémunération de certains cadres de La Poste se fait d'ores et déjà partiellement sous forme de *stock options*? Le cas échéant, à quelle hauteur? Quel est le nombre de *stock options* déjà accordées et à qui?

20.03 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je voudrais vous confirmer que toutes les rumeurs concernant une éventuelle entrée en bourse de La Poste relèvent de la spéculation. L'actionnaire privé de La Poste, CVC, n'a pas pris de décision dans ce dossier comme cela a d'ailleurs été expressément confirmé par son porte-parole. La position de CVC est importante dans cette affaire dans la mesure où c'est ce fonds qui, le cas échéant, pourrait provoquer une éventuelle entrée en bourse.

Je voudrais également souligner que le gouvernement a obtenu une prolongation de la période de *lock-up* de CVC, c'est-à-dire la date à laquelle celui-ci peut revendre sa participation selon l'accord initial. Conformément à celui-ci, le partenaire stratégique pouvait revendre la moitié de sa participation dès le 1^{er} janvier 2009 et la totalité dès le 1^{er} janvier 2011. Ces dates ont respectivement été remplacées par le 1^{er} janvier 2010 et le 30 juin 2012, soit un an et demi plus tard pour la deuxième date.

Toutefois, pour ce qui concerne une éventuelle entrée en bourse, il convient de souligner que l'accord entre actionnaires de 2006 prévoyait déjà, entre autres possibilités, une éventuelle entrée en bourse. Il n'y a donc rien de neuf à ce sujet ni de plus concret à ce stade.

La Poste étant suffisamment capitalisée, il ne semble actuellement pas utile de procéder à une augmentation de capital.

Eu égard à la question de M. Gilkinet concernant les *stock options*, les actionnaires de La Poste ont, en 2006, approuvé la création d'un régime d'actionnariat des salariés, un *employee stock options plan* pour le management. En vertu de ce plan, La Poste a accordé des droits d'option au management en 2006, 2007 et 2008. Une fois accordées, les options sont acquises à concurrence d'un tiers par année pour une période de trois ans. Le plan d'options est octroyé approximativement à 80 dirigeants supérieurs en ce compris l'administrateur délégué et les membres du comité de direction.

Le nombre d'options en circulation était de 4 452 à la fin 2008. Une option peut être exercée moyennant paiement du prix de la valeur d'une action. Pour rappel, le nombre total d'actions constituant le capital de La Poste est de 409 838. Les actions liées à ce plan sont fournies par l'actionnaire privé, l'État restant toujours actionnaire majoritaire.

Des informations concernant ce régime d'actionnariat peuvent aussi être consultées dans les rapports de 2006, 2007 et 2008 de l'entreprise qui sont accessibles sur le site internet de La Poste.

Pour conclure, je souhaite souligner que je resterai particulièrement attentif à ce que les intérêts liés au service au public ainsi qu'à l'entreprise et à ses travailleurs soient défendus, quel que soit le scénario qui se réalisera.

20.04 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse qui me rassure quant à l'imminence de l'entrée en bourse de La Poste.

20.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je trouve toujours que M. Lavaux est vite rassuré, mais je ne tiens pas à ouvrir un débat avec lui.

Nous n'étions, certes, pas là en 2006, et donc notre position est relativement confortable. Mais je ne répéterai jamais assez ceci: si le partenariat avec la poste danoise était si intéressant, pourquoi avoir revendu pour si peu la moitié de ce patrimoine important, qui bénéficie désormais aux actionnaires privés et à 80 dirigeants de l'entreprise qui sont également rémunérés en *stock options*. Je l'avais lu dans les rapports annuels de l'entreprise, mais il me plaisait de vous l'entendre dire.

Quand je vous interroge sur la répartition des boni entre travailleurs et actionnaires, d'une part, et entre les travailleurs eux-mêmes, de l'autre, ce ne sont pas des questions qui relèvent de l'ordre du fantasme. Vous me répondrez que c'est la loi du marché et que cela se passe ainsi dans d'autres entreprises. Néanmoins, vous me permettrez de considérer ce système comme injuste. En effet, ces travailleurs soumis à la pression et à l'incertitude en sont exclus. Ils demandent simplement de recevoir des garanties d'emploi pour l'avenir.

De toute manière, nous resterons attentifs à ce dossier.

20.06 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Gilkinet, pour être complet, il ne faut pas oublier que 5 % du profit, du résultat positif est destiné aux employés, les travailleurs, comme vous dites. Là, le management n'intervient pas: le management ne profite pas de ces 5 % du résultat. Il s'agit de tout dire.

20.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, vous me permettrez de ne pas pleurer sur le sort du management. En l'occurrence, c'est une des cacahuètes utilisées dans le cadre de la concertation sociale pour mieux faire passer la pilule. Je suis cela attentivement, mais il n'y a rien de comparable entre le sort du management et celui des travailleurs. Peut-être devrais-je me faire une raison et me dire que la même chose se passe aussi dans d'autres entreprises.

Mais ici, il s'agit d'une entreprise publique qui a vécu une longue histoire et dont l'actionnariat reste majoritairement public. J'attends dès lors autre chose notamment en matière de rémunération, de bonus et de parachutes dorés pour les dirigeants d'entreprises publiques; je vous ai régulièrement interpellé sur le sujet.

Je marque donc mon étonnement, voire mon désaccord quant à ce genre de fonctionnement.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Questions jointes de

- **M. André Perpète** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de l'atelier de Stockem" (n° 15503)

- **M. Josy Arens** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'atelier de Stockem" (n° 15587)

21 Samengevoegde vragen van

- **de heer André Perpète** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de werkplaats te Stockem" (nr. 15503)

- **de heer Josy Arens** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de werkplaats te Stockem" (nr. 15587)

21.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, au mois de juin, nous vous avons interrogé sur l'avenir de l'atelier SNCB de Stockem, qui est comme vous le savez menacé de fermeture en raison des difficultés rencontrées par B-Cargo, touché de plein fouet par la crise économique.

Ce pôle qui emploie environ 160 personnes est une institution sur le territoire de la ville d'Arlon où il a vu défiler des générations de travailleurs. Les personnes employées actuellement sur le site sont donc très attachées à leur emploi et savent que, dans ces temps de crise économique, il est particulièrement compliqué de retrouver un autre travail. Ils auraient d'ailleurs manifesté leur inquiétude d'une éventuelle fermeture peu de temps avant les vacances.

Dans votre réponse du mois de juin, vous indiquiez que rien n'était encore décidé pour le futur de l'atelier de Stockem et que des études étaient en cours pour savoir s'il avait encore un avenir au sein du groupe SNCB.

Dès lors, monsieur le ministre, j'aurais voulu savoir si quatre mois plus tard, la situation a évolué.

Les études ont-elles avancé? Des conclusions ont-elles été déposées? Des garanties pour le maintien de l'atelier de Stockem peuvent-elles être fournies? Pouvez-vous garantir qu'en cas de fermeture, il n'y aurait pas de recours de la part de la SNCB à des licenciements mais que des reclassements proches du lieu de travail actuel des travailleurs pourraient être proposés?

21.02 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous interrogeais aussi avec mes collègues luxembourgeois, en juin dernier, sur la problématique de l'atelier de Stockem. Si je me permets de vous réinterroger aujourd'hui, c'est parce que vous nous aviez dit à l'époque que l'entretien d'une première tranche de 95 automotrices Desiro serait affecté à l'atelier de Charleroi et que pour les deux autres tranches, aucune décision n'était encore prise.

Par ailleurs, vous nous annonciez également que plusieurs scénarios étaient à l'étude.

Trois, quatre mois après, je souhaiterais savoir où vous en êtes. Avez-vous des résultats? Peut-on les connaître?

Une décision a-t-elle été prise pour l'affectation des deux autres tranches des automotrices Desiro?

Qu'en est-il exactement de l'avenir de l'atelier de Stockem? Les travailleurs doivent-ils réellement craindre des licenciements?

21.03 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, chers collègues, environ quatre mois après le 3 juin et le 15 juin, dates auxquelles des réponses ont été apportées à cette question, il n'y a aucun nouvel élément. Ce n'est que peu surprenant dans la mesure où l'on a longuement parlé de la problématique de B-Cargo et de la nécessité de perfectionner un plan industriel pour B-Cargo. Il serait en effet très étonnant d'avoir des réponses plus concrètes que celles communiquées au mois de juin, alors que le plan industriel pour B-Cargo n'est pas encore finalisé.

Je tiens à vous répondre le plus respectueusement possible mais, si vous me reposez prochainement la question, je serai obligé de vous répondre qu'aucun élément nouveau ne peut être avancé. Malheureusement, ma réponse reste identique pour les questions relatives à Stockem. Aucune évolution n'est de nature à être communiquée au sein de cette commission.

21.04 André Perpète (PS): Monsieur le vice-premier ministre, personnellement, ce qui m'intéresse le plus n'est pas vraiment quand vous répondrez mais bien ce que vous répondrez. Nous comptons sur vous pour être particulièrement attentif à l'avenir de l'atelier de Stockem. Nous comprenons que vous n'ayez pas d'éléments nouveaux aujourd'hui mais nous souhaitons que vous soyez attentif, avec l'ensemble du gouvernement et du management de la SNCB, à cet atelier important pour l'activité dans le sud Luxembourg.

21.05 Josy Arens (cdH): Monsieur le vice-premier ministre, je vous ai bien entendu mais je vous pose à nouveau la question. Au mois de juin, vous avez dit qu'une première tranche d'entretien de 95 locomotrices Desiro était affectée à Charleroi et que deux autres tranches allaient suivre. Aucune décision n'a-t-elle été prise jusqu'à présent? Nous avons dès lors toujours l'espoir de voir arriver à Stockem une tranche d'entretien de locomotives Desiro. C'est ce que nous souhaitons de toutes nos forces. Nous comptons sur vous, monsieur le ministre! Soyons clairs!

21.06 Steven Vanackere, ministre: (...)

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

22 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het uitbesteden van het onderhoud van treinen" (nr. 15504)

22 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le recours à la sous-traitance pour l'entretien des trains" (n° 15504)

22.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben in juni reeds een eerste debat gehad over het uitbesteden van het onderhoud van treinen. Op dat moment werd gezegd dat specifiek werk wordt uitbesteed. De reden hiervoor was volgens mij de specialiteit of de loonkosten.

De uitbesteding bedroeg ongeveer 15 procent van het onderhoud van het reizigersmateriaal aan externe schoonmaakfirma's. Ik stel echter vast dat er opnieuw een contract werd gesloten voor een bedrag van 6 miljoen euro voor het onderhoud van treinen en dit gedurende twee jaar. Enerzijds begrijp ik dat, maar anderzijds heb ik toch moeite om dat begrip door te trekken op een moment dat wij in deze commissie meermaals hebben gedebatteerd over het hertewerkstellen van bijvoorbeeld een 900-tal personeelsleden bij B-Cargo.

Waarom kunnen statutair benoemde personeelsleden, die toch moeten worden betaald, niet worden overgeheveld naar het onderhoud? Ik wil wel benadrukken dat een dienst waarvoor slechts drie personen nodig zijn, niet moet worden bemand met zes personen; dat is ook niet de bedoeling.

Mijn vragen zijn de volgende. In welke mate is het logisch dat er nog externe contracten worden gesloten voor het onderhoud van treinen wanneer men met enorm veel overtallig personeel zit bij B-Cargo? Is er een algemeen behoefteplan voor het onderhoud van treinen? Wat is het aantal fulltime equivalenten dat hiervoor nodig is? Wat is de huidige bezettingsgraad hiervan?

22.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer Geerts voor deze reflectie

Mijnheer Geerts, u hebt gelijk, in die zin dat statutaire medewerkers die worden geconfronteerd met te weinig of zelfs geen werk, eerst op andere posten bij de NMBS-Groep moeten worden ingezet alvorens men zich op externe krachten beroept. Dat is een correct principe U verwijst dienaangaande naar de huidige en toekomstige personeelsleden op overschot bij B-Cargo.

U hebt het niet anders gezegd, maar ik vraag toch begrip voor het feit dat niet elk personeelslid zomaar in eender welke andere activiteit kan worden ingezet. Voor allen zal moeten worden nagegaan of hun graad en profiel passen bij de bestaande behoefte.

De NMBS sluit enkel externe contracten voor de schoonmaak van treinen in specifieke omstandigheden, namelijk als er een grote flexibiliteit vereist is, voor schoonmaak in verafgelegen sporenbundels, voor schoonmaak in bundels die geen volledige dagtaak vereisen of voor het verwijderen van graffiti. Het gaat dus duidelijk om functies waarvoor statutaire werkrachten minder ter beschikking staan of kunnen staan, ofwel om gespecialiseerd werk, zoals het verwijderen van graffiti.

Nogmaals, ik waardeer uw reflectie en uw inbreng. Wij zullen erop toezien dat de NMBS-Groep op creatieve wijze alle beschikbare plaatsen met vrijgekomen statutair personeel tracht aan te vullen alvorens externe aanwervingen te doen. U doet er goed aan om daar de nadruk op te leggen. Ik denk wel dat men vandaag al op die manier werkt.

Met betrekking tot het behoefteplan kan ik u bevestigen dat er voor de schoonmaak van treinen een totale behoefte bestaat van 920 manjaar. Ongeveer een derde hiervan, meer bepaald 320 manjaar, waarvan 115 voor de hogesnelheidstreinen, wordt ingevuld door externe middelen en ongeveer 600 manjaren door het eigen NMBS-personeel.

22.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord de bedoeling van mijn vraag was om erop toe te zien dat eerst de statutaire personeelsleden op een zinvolle manier worden tewerkgesteld en op de loonlijst verschijnen.

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

23 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nombre de travailleurs au sein de

La Poste" (n° 15510)

23 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het aantal werknemers bij De Post" (nr. 15510)

23.01 **André Perpète** (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, au mois de mai dernier, je vous avais adressé une question écrite afin de connaître l'évolution de l'effectif au sein de La Poste au niveau national et en province de Luxembourg. Votre réponse m'est bien parvenue et je vous en remercie.

J'ai pu constater qu'en un an (de juin 2008 à juin 2009), quelque 2 000 emplois ont disparu au niveau national, dont une trentaine en province de Luxembourg. Seuls les emplois intérimaires ont augmenté au cours de cette même période.

Monsieur le ministre, comment expliquez-vous la disparition de ces quelque 2 000 postes en un an au sein de notre entreprise publique? Y a-t-il eu des licenciements purs et simples? Quels types d'emplois ont-ils été les plus touchés?

Des projections quant à la réduction du personnel existent-elles pour l'année 2010 au niveau national, et plus spécialement en province de Luxembourg? Dans l'affirmative, quels types d'emplois seraient-ils touchés?

Pour les années 2008 et 2009, combien de personnes venant d'agences d'intérim ont-elles travaillé à La Poste?

23.02 **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, monsieur Perpète, comme cela a déjà été confirmé aujourd'hui, La Poste ne procède pas à des licenciements secs.

Les chiffres que vous citez concernent des départs naturels: pensions, décès, départs volontaires ou encore mobilité externe. Cela permet à l'entreprise d'adapter le volume de l'emploi en fonction des projets de réorganisation mis en place ces dernières années. Comme vous, je resterai attentif à ce que La Poste continue à gérer ses projets de manière socialement responsable.

La Poste me communique que les fonctions les plus touchées sont logiquement celles présentes en plus grand nombre dans l'entreprise, à savoir le personnel de nettoyage, les trieurs de bureaux de poste, les facteurs, les employés mail et les guichetiers en service général.

En ce qui concerne l'emploi intérimaire, il a diminué en moyenne pendant les neuf premiers mois de 2009 par rapport aux neuf premiers mois de 2008. Il est cependant exact que le nombre d'intérimaires était plus élevé au mois de juin 2009 qu'au même mois de l'année précédente.

La Poste ne dispose pas d'outils permettant de prévoir de manière détaillée les diminutions éventuelles du niveau de l'emploi. Ces diminutions dépendent des départs naturels et de la mise en place de projets d'automatisation et de réorganisation.

Pour les années 2008 et 2009, je peux vous fournir un aperçu du nombre d'intérimaires employés par La Poste au niveau national et dans la province de Luxembourg.

Monsieur le président, je propose de vous remettre les documents dont je dispose dans la mesure où ils sont susceptibles d'intéresser tous les membres de la commission.

J'ai sous les yeux un tableau avec le nombre d'équivalents temps plein en termes d'intérimaires. Ce nombre a évolué entre janvier 2008 et fin septembre 2009. En parcourant ce tableau, vous pourrez constater cette évolution. Il me semble préférable de vous le remettre que d'en faire la lecture.

23.03 **André Perpète** (PS): Monsieur le ministre, comme vous le dites, il est préférable que vous nous remettiez le tableau.

De **voorzitter**: Ik zal het hier laten kopiëren en verdelen onder de aanwezige leden.

23.04 André Perpète (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse détaillée. Nous prendrons connaissance avec beaucoup d'intérêt du tableau qui va nous être remis.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 Questions jointes de

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le projet d'intégration par Belgacom de ses filiales et ses conséquences pour l'emploi" (n° 15565)

- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le malaise social chez Belgacom" (n° 15650)

24 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het ontwerp van integratie van de Belgacom-filialen en de gevolgen voor de werkgelegenheid" (nr. 15565)

- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sociale onrust bij Belgacom" (nr. 15650)

24.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'avais déposé une question écrite le 14 août, suite à un article paru dans la presse le 4 août. Cependant, je l'ai redéposée sous forme de question orale parce que le délai de réponse expirait le 2 octobre, date à laquelle je n'avais toujours pas reçu de réponse. Entre-temps, la semaine passée, la réponse écrite à ma question m'est parvenue. Je n'allongerai donc pas inutilement la sauce puisque je dispose des réponses principales.

Néanmoins, comme le ministre me disait que les discussions reprenaient début septembre, j'aimerais lui demander si le dossier a évolué dans l'intervalle.

24.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je rappellerai d'abord que les obligations légales dans la concertation sociale en cas d'intégration sont reprises dans la CCT n° 9. Cette convention collective de travail prévoit que le conseil d'entreprise doit être informé et consulté afin de mieux vérifier les conséquences au niveau de l'emploi d'une intégration souhaitée.

Entre le 31 juillet et la fin de la procédure d'information et de consultation, et conformément à cette CCT n° 9, au moins cinq conseils d'entreprise extraordinaires se sont tenus dans les différentes filiales concernées. Avec les organisations syndicales de Belgacom, un règlement a été convenu concernant la représentation des syndicats à partir des filiales intégrées et sur le nombre de mandats dans tous les organes de concertation.

Je crois que cela indique qu'un dialogue social a été réalisé, qui a pu aboutir à divers accords.

Pour l'avenir des travailleurs au sein de Belgacom, je puis dire que les membres du personnel concernés seront transférés à Belgacom SA le 4 janvier 2010. Ils jouiront avec effet immédiat de la sécurité d'emploi garantie en vertu de la convention 2009-2010 de Belgacom. Cette garantie qui n'existe actuellement dans aucune des filiales est fournie jusqu'au 31 décembre 2010; ainsi aucun licenciement sec n'est à craindre.

Les garanties portant sur les futures conditions de travail et de salaire sont soumises à un cadre légal. Les conditions de travail actuelles restent inchangées, à moins que Belgacom ne négocie, avec les organisations représentatives, des conventions collectives les modifiant.

S'agissant des futures négociations relatives aux nouvelles conditions salariales et de travail, il est clair qu'une représentation des filiales y participera.

Mme Somers avait déposé une question. Même si elle n'est pas là, je vais y répondre. L'éventuelle participation de Belgacom à un comité paritaire du secteur privé impliquerait que d'autres dossiers soient éclaircis. Je pense notamment au sort du comité paritaire que prévoyait la loi du 21 mars 1991. Nous ne devons pas nécessairement exclure cette question, mais elle n'est pas à l'ordre du jour. Je tenais à vous livrer cette information.

24.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre de sa réponse.

De **voorzitter**: Eigenlijk was de vraag van mevrouw Somers ingetrokken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 Vraag van de heer Ben Weyts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het eentalig lastenboek van Infrabel" (nr. 15552)

25 Question de M. Ben Weyts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le cahier des charges unilingue d'Infrabel" (n° 15552)

25.01 Ben Weyts (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag handelt over de spoorwegovergangen die vervangen zullen worden door tunnels voor het Gewestelijk Expressnet Brussel. Tot eind september liep hieromtrent een openbaar onderzoek in de gemeenten Ganshoren, Jette en Sint-Agatha-Berchem, georganiseerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Probleem is dat alle lastenboeken en bestekken, die voor openbaar onderzoek voorliggen, of beter voorlagen, en uitgingen van Infrabel, alleen in het Frans waren opgesteld, en niet-consulterbaar waren voor Nederlandstaligen.

Ik had de minister hieromtrent graag enkele vragen gesteld.

Kan hij die informatie formeel bevestigen?

Is een eentalig lastenboek opgesteld in en bestemd voor tweetalig gebied conform de taalwetgeving en de principes van openbaarheid van bestuur?

Is het openbaar onderzoek en de hele procedure dan wel rechtsgeldig? Wat betekent dat voor de geldigheid van de hele procedure en voor de bouwvergunning in globo? Wat betekent dat voor de eventuele nietigheid die kan worden ingeroepen voor een administratief rechtscollege?

25.02 Minister **Steven Vanackere**: Ik kan de informatie niet helemaal bevestigen, want ik denk dat er een gedeeltelijke begripsverwarring is. Wat er nog niet bestaat, dat zijn lastenboeken. Wat er wel al bestaat, is een aanvraag voor een stedenbouwkundig attest. Infrabel bevestigt dat zij een stedenbouwkundig attest heeft aangevraagd aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om zes overwegen af te schaffen. Dat is een aanvraag die in het Frans is opgesteld, wat trouwens niet in strijd is met de taalwetgeving.

Trouwens, een stedenbouwkundig attest wordt in een taal aangevraagd; het kan ook niet in twee talen worden gevraagd.

Vervolgens heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geoordeeld een openbaar onderzoek in te stellen en daarvoor heeft het een dossier samengesteld. Daar is het natuurlijk de verantwoordelijkheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om daarbij toe te zien op de naleving van de taalwetgeving. Het is niet de regel dat lastenboeken voor de uitvoering van werken als dusdanig aan een openbaar onderzoek worden onderworpen.

Wat meer is, het is na het verkrijgen van het stedenbouwkundig attest dat Infrabel de nodige lastenboeken zal opstellen. Let op de futuren. Infrabel bevestigt mij dat alle lastenboeken van Infrabel voor werken op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tweetalig zijn. Met andere woorden, wat dat betreft zal Infrabel zich perfect conformeren aan de taalwetgeving, maar we zijn nog niet in de fase waarbij er reeds lastenboeken in omloop zijn. Het enige wat vandaag bestaat, althans bij Infrabel, is een aanvraag voor een stedenbouwkundig attest.

25.03 Ben Weyts (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor de toelichting ter zake. U bevestigt minstens de fout vanwege het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, want u bevestigt dat een openbaar onderzoek werd geopend door de gewestelijke instanties met een stedenbouwkundig attest, eentalig. Er is een openbaar onderzoek gevoerd in een taal, dat enkel toegankelijk is, zeker gelet op het technisch en bouwkundig ingenieursjargon waarmee zulks gepaard gaat, voor Franstaligen. Dat roept vanzelfsprekend ook dezelfde vragen op met betrekking tot de rechtsgeldigheid en dus ook de eventuele nietigheid van heel de procedure, misschien zelfs van heel de verdere procedure.

U laat het een beetje uitschijnen alsof Infrabel in dezen geen schuld treft en dat is misschien wel mogelijk, maar u kunt niet uitsluiten dat Infrabel de gevolgen zal dragen van een eventuele nietigheid wanneer dat openbaar onderzoek inderdaad niet correct is verlopen en niet rechtsgeldig is.

Ik zal de vraag ook via het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan bod laten komen en hoop dat men daar een eensluidende verklaring geeft, maar dat belet niet dat het openbaar onderzoek dreigt nietig te zijn en dat de verdere werkzaamheden daardoor mogelijk in het gedrang komen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "certains renseignements contenus dans le *POSTE magazine* du mois d'octobre 2009" (n° 15604)

26 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een aantal gegevens in *POST magazine* van de maand oktober 2009" (nr. 15604)

26.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, je retire la question n° 15604. En effet, ma collaboratrice a dû confondre le terme "livres" avec les termes anglais "books" et "pounds". Je vous avouerai que parmi la série de questions que je devais vous poser, je viens seulement de relire celle-là pour constater qu'elle était mal rédigée.

26.02 Steven Vanackere, ministre: Oui, je confirme qu'une première lecture de la question nous laisse à penser que le terme "livre" est à prendre dans le sens de "bouquin".

27 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les cartes d'abonnement SNCB" (n° 15605)

27 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de abonnementskaarten van de NMBS" (nr. 15605)

27.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, lorsqu'un usager décide de s'abonner à la SNCB, celle-ci lui délivre une carte de train payante composée de deux volets. Le volet supérieur de cette carte est fixe et plastifié et reprend les données suivantes: le numéro de la carte mère, la classe dans laquelle on voyage et les zones de départ et d'arrivée comprises par l'abonnement tandis que le second volet délivré reprend le numéro de la carte mère, la date de validité de l'abonnement, la classe, le prix de l'abonnement, le montant éventuellement prélevé chez l'employeur et la date d'émission de la carte d'abonnement.

Or, il arrive qu'on change de gare de départ ou d'arrivée dans la mesure où on déménage, on change d'employeur ou pour toute autre raison. Dès lors, l'usager doit faire une nouvelle demande et recevoir une nouvelle carte complète auprès de la SNCB, ce qui engendre des coûts pour lui de l'ordre de 5 euros. En outre, il doit à nouveau fournir une photo d'identité.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me donner une estimation du nombre de cartes renouvelées chaque année par la SNCB? En moyenne, combien de navetteurs ont-ils modifié leur carte d'abonnement ces trois dernières années? Enfin, quelle est l'éventuelle marge bénéficiaire de la SNCB par carte abonnement renouvelée? Si tel est le cas, je comprends que la SNCB laisse les choses en l'état. Dans le cas contraire, le système pourrait être amélioré en changeant, par exemple, uniquement le bas de la carte plutôt que l'ensemble.

27.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, chère collègue, on estime que l'ensemble des cartes SNCB créées en 2008, à savoir les cartes train et les cartes de réduction, représente environ 420 000 unités.

Pour ce qui concerne les modifications des cartes d'abonnement, le nombre de cartes domicile-travail se

situé aux environs de 125 000 par an et domicile-école aux environs de 140 000 par an.

J'en arrive à la marge bénéficiaire. Il faut savoir que le prix forfaitaire, qui s'élève actuellement à 4,80 euros TVA comprise, ne s'applique pas toujours lors de la création d'une nouvelle carte mère. De plus, certains employeurs prennent en charge ce prix ou versent une indemnité à leur personnel. Ces coûts couvrent la manutention et le matériel utilisé lors de la confection de la carte mère. La SNCB n'a jamais considéré cette redevance comme poste bénéficiaire. J'ai d'ailleurs la conviction que la SNCB est perdante dans cette affaire.

À terme, la carte à puce multimodale permettra d'éviter pratiquement tout passage au guichet pour le renouvellement de la carte mère.

27.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, dans quel délai pensez-vous que cette carte à puce pourra être mise en service?

27.04 Steven Vanackere, ministre: Votre question est intéressante et mérite plus qu'une réflexion. Vous savez que je suis très favorable à l'emploi de cette carte à puce. Des projets existent d'ailleurs déjà, notamment avec Bruxelles.

Pour l'heure, je ne peux vous donner d'estimation sur le délai. Je vous propose de revenir sur ce sujet ultérieurement car je ne souhaite pas improviser.

27.05 Camille Dieu (PS): Je pense vous avoir déjà interrogé à ce sujet. À cette occasion, vous aviez déjà évoqué le projet sur Bruxelles en disant que vous y étiez attaché.

27.06 Steven Vanackere, ministre: En tout cas, j'ai la faiblesse de croire que le rythme de l'implémentation a été accéléré. En six mois, on constate un progrès. Il serait peut-être intéressant de refaire le bilan afin de nous permettre d'avoir une idée de la vitesse avec laquelle la carte à puce pourra être mise en service. Je vous propose d'aborder ce sujet à un autre moment.

27.07 Camille Dieu (PS): En tout état de cause, vous estimez qu'il n'y a pas de raison de modifier le système.

Pour ma part, j'avais imaginé que l'on aurait pu ne modifier que le dessous de la carte plastifiée, autrement dit en se contentant de glisser un papier. Ceci permettrait d'éviter des frais, comme ceux liés à la photo d'identité à fournir. En fait, je songeais à une amélioration du système en faveur des usagers.

Monsieur le ministre, je suis désolée de la manière dont les choses se sont déroulées lorsque je vous ai posé ma question sur l'atelier de Cuesmes. J'avais la même inquiétude que MM. Arens et Perpète, qui avaient déposé une question similaire concernant l'atelier de Stockem.

Je n'ai jamais posé de question sur ce sujet, je n'ai donc pas obtenu de réponse. C'est Mme Boulet qui vous avait interrogé. Lorsque vous m'avez dit d'aller voir votre réponse du 18 mai, cette réponse ne correspondait à rien du tout. Nous avons fait des recherches sur internet, nous avons retrouvé la question de Mme Boulet, nous avons retrouvé ma question écrite du 30 avril, alors qu'on annonçait la perte de 700 emplois. Mais nous n'avons rien trouvé sur l'avenir de Cuesmes.

Entre-temps, les choses se sont dégradées, avec la sortie du plan industriel. Vous m'avez envoyé sur les roses, mais il n'y avait pas de quoi!

27.08 Steven Vanackere, ministre: Madame, si je n'ai aucun élément nouveau à apporter depuis la dernière question sur ce sujet, je ne vais quand même pas relire la même réponse.

27.09 Camille Dieu (PS): Vous auriez pu me le dire, plutôt que de me renvoyer à une réponse que vous ne m'avez jamais envoyée.

27.10 Steven Vanackere, ministre: Pour les ateliers de Stockem, j'ai dit que je n'avais rien de nouveau à dire depuis les réponses données en juin.

Pour ce qui concerne votre question, j'ai dit exactement la même chose, si ce n'est que les réponses avaient été données au mois d'avril.

Je suis désolé si une certaine mauvaise humeur s'installe, mais c'est un peu normal quand on m'invite, dans un intervalle de trois ou quatre mois, à reproduire une réponse qui consiste à dire qu'il n'y a rien de nouveau!

27.11 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, si on vous pose la question, c'est parce que les travailleurs sont inquiets et reviennent à la charge. On ne peut pas leur dire qu'on ne va pas interroger le ministre parce qu'on l'a fait, il y a quatre mois ou qu'un collègue l'a fait. On revient à la charge parce qu'il y a une inquiétude réelle des travailleurs.

27.12 Steven Vanackere, ministre: Il ne faut dès lors pas vous fâcher quand je vous dis qu'il n'y a pas d'élément nouveau.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mevrouw Jadin is niet aanwezig. Haar vraag nr. 15664 vervalt.

28 Questions jointes de

- Mme Katrin Jadin au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la campagne de promotion de Railtime" (n° 15665)

- M. Dirk Vijnck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la campagne Railtime" (n° 15709)

28 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Katrin Jadin aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de promotiecampagne van Railtime" (nr. 15665)

- de heer Dirk Vijnck aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de Railtime campagne" (nr. 15709)

Vraag nr. 15665 van mevrouw Jadin vervalt eveneens vermits zij niet aanwezig is.

28.01 Dirk Vijnck (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb in die vraag bepaalde opsplitsingen gevraagd. Als u dat bijhebt, is dat goed, maar anders stel ik die vraag gewoon schriftelijk.

Railtime is een initiatief van Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorweganet. Het is de overkoepelende benaming voor informatiekanaalen die mensen dagelijks voor, tijdens en na hun treinreis op de goede weg helpen. Het bestaat uit de portaalsite op internet, teletekstpagina's, informatieborden, affiches met uurregelingen en omroepberichten.

In september is er een serieuze startcampagne begonnen met de slogan "Railtime, blijf altijd op de hoogte".

Ik heb hierbij enkele vragen.

Mijnheer de minister, kunt u de acties die in dit licht worden gevoerd meedelen, opgesplitst per regio en per provincie?

Hoewel het initiatief zelf natuurlijk zijn nut heeft, stel ik me toch vragen bij de kostprijs ervan. Wat is de totale kostprijs van deze campagne? Kunt u dit cijfer opsplitsen volgens de verschillende acties in dit kader?

Railtime is gericht op het vergemakkelijken van de reiservaring van personen die reeds treinreiziger zijn, die dus reeds de trein nemen, en die als dusdanig dus niet meer moeten overtuigd worden. Indien men als doel heeft het treinverkeer voor niet-gebruikers te stimuleren kan men dan beter geen andere campagne organiseren?

Wat is de doelstelling van deze campagne? Welke controles zijn er ingebouwd om na te gaan of de doelstellingen zijn bereikt?

28.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vijnck, het verschaffen van volledige en

nuttige informatie aan de reizigers over het verloop van het treinverkeer behoort tot de opdracht van Infrabel. In dat verband ontwikkelt Infrabel diverse informatiedragers opdat de klanten in realtime over volledige informatie over het spoorverkeer zouden kunnen beschikken.

De Railtime-site vormt momenteel de speerpunt van al die middelen, die zijn bestemd voor de 400 000 dagelijkse spoorwegklanten in België en ook voor de 2,6 miljoen occasionele klanten en voor alle potentiële spoorweggebruikers. Dit soort van informatie helpt ook om het spoor aantrekkelijker te maken ten opzichte van de andere vervoersmodi. Het doelpubliek van het product wijkt dus niet af van het publiek waarop de campagne gericht is.

U weet dat Railtime de volgende doelstellingen beoogt: op alle ogenblikken en waar men zich ook bevindt informatie kunnen verkrijgen, dankzij teletekst en vooral dankzij de website www.railtime.be, die ook via gsm en smartphone beschikbaar is; ervoor zorgen dat men reizigers kan informeren die het perronnummer willen kennen vanwaar hun trein zal vertrekken en uiteraard informeren over vertragingen en verkeerstoringen.

Opdat de drie eerder genoemde doelgroepen de informatiemiddelen zouden kennen, heeft Infrabel een informatiecampagne op nationale schaal via meerdere informatiedragers uitgewerkt. Dat betekent dat de actie in heel het land wordt gevoerd, in alle Gewesten en alle provincies, en met dezelfde middelen.

De kostprijs van de campagne kan als volgt worden toegelicht op basis van de gebruikte kanalen.

De nationale televisie, acht zenders: een som van 240 000 euro. In de nationale dagbladpers, in totaal zestien kranten: 220 000 euro. Affiches van twee vierkante meter in de veertig grootste stations en in de Brusselse metro, voor een bedrag van 50 000 euro. Vervolgens, nationale online banners op twaalf sites: 20 000 euro. Ten slotte, de nationale tijdschriftpers, vijf magazines: voor 70 000 euro. Het is dankzij de terugval op de reclamemarkt mogelijk geweest om die campagne te realiseren voor een bedrag van 600 000 euro.

De beslissing is genomen door het directiecomité van Infrabel. Het is duidelijk dat na afloop van de campagne de impact wel degelijk geëvalueerd zal worden.

28.03 Dirk Vijnck (LDD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord en voor de cijfers.

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

29 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problematiek rond lijn 12 Essen-Antwerpen" (nr. 15686)

- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problemen met lijn 12" (nr. 15713)

29 Questions jointes de

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes rencontrés sur la ligne 12 Essen-Anvers" (n° 15686)

- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes sur la ligne 12" (n° 15713)

29.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, op 12 oktober waren er problemen op lijn 12. Zowel de IC-trein Essen-Antwerpen-Charleroi als de P-trein Essen-Schaarbeek werd geannuleerd. Er werd dan gezegd dat de internationale trein Amsterdam-Brussel halt zou houden, maar blijktbaar was er een communicatieprobleem tussen Traffic Control en RDV. Men zegt mij dat de trein wel is gestopt, maar dat de deuren niet zijn opengegaan.

Een aantal andere problemen wordt gesignaleerd op de website van het actiecomité-Lijn 12. In het verleden hebben mijn toenmalige collega Inge Verhaert en onze huidige voorzitter, Jef Van den Bergh, hierover reeds verscheidene vragen gesteld.

Ik wil vragen naar de timing voor het brengen van een effectieve oplossing.

Ten tweede, als lijn 11, de ontbrekende schakel in het goederenvervoer ten noorden van Antwerpen, wordt afgewerkt, komt er dan ruimte vrij voor passagierstreinen op lijn 12? In het verleden werd gezegd dat de prioriteit voor de verlenging van lijn 11 niet zo groot is als de IJzeren Rijn, maar mogelijk brengt de verlenging van lijn 11 wel soelaas.

Ten derde, blijkbaar is er maar één trein per twee uur in het weekend en werd dat bijna niet gecommuniceerd. Hoelang zullen die werken nog duren, zodat de dienstverlening toch kan worden verbeterd?

Ten slotte, blijkbaar zijn de vertragingen te wijten aan het feit dat het personeel moet wennen aan de nieuwe TRAXX-locomotieven. Hoelang zal die inlooperperiode nog duren, zodat die euvels kunnen worden verholpen?

29.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer Geerts, ik zou daarop willen aansluiten met een aantal vragen.

Mijnheer de minister, het is tegenwoordig niet altijd even leuk om in onze regio bekend te staan als iemand die met mobiliteit bezig is, want die wordt overstelpt met vragen en klachten over de treinen. Ik wil er hier wel op wijzen dat de trein vanuit Noorderkempem zeer goed en regelmatig rijdt. Er is dus hier en daar ook positief nieuws.

De klachten op lijn 12 zijn er al lang. Het incident van vorige week, met de afgeschafte trein en de internationale trein vanuit Amsterdam, die wel stopte maar zijn deuren niet opendeed, was slechts de druppel die de emmer deed overlopen. De regelmaat is bijzonder slecht op die lijn, zeker tijdens de spitsuren.

Ik neem die trein zelf ook meerdere keren per week. Zeker tijdens de spitsuren is de kans dat men op het aangekondigde uur thuis raakt zo goed als onbestaande. De oorzaak is niet zo eenduidig. De NMBS heeft aan de media ook te kennen gegeven dat er heel diverse oorzaken zijn.

Een belangrijke oorzaak lijkt ons toch ook de Amsterdammer te zijn die bijzonder onregelmatig is. Ik ben dit gaan nakijken op de website van Infrabel. Daar is sprake van 77 procent in het tweede trimester. Mensen op het veld geven ondertussen aan dat het derde trimester nog slechter was. Als die ene trein, een internationale trein bovendien die voorrang moet krijgen, met ernstige problemen te kampen heeft, dan heeft dit uiteraard gevolgen voor alle andere treinen.

Voor een groot stuk is het volgens mij dan ook uitkijken naar de vraag of die Traxx-locomotieven voor beterschap zullen zorgen en hopen dat die Fira zo snel mogelijk in dienst kan worden genomen zodat de verbinding Amsterdam-Brussel via de HSL kan verlopen in de plaats van via lijn 12 waardoor er daar meer ruimte komt. De structurele problemen inzake stiptheid vormen een eerste element.

Een tweede element is de weekendregeling die sinds begin september van kracht is. Sinds begin september rijdt er namelijk nog slechts één stoptrein per twee uur in de plaats van één trein om het uur. De redenen hiervoor zijn werkzaamheden aan lijn 12. Men kan uiteraard geen omelet bakken zonder eieren te breken. Werken brengen ongetwijfeld hinder met zich mee, maar de communicatie rond deze dienstregeling is toch wel bijzonder laattijdig en eigenlijk nauwelijks naar buiten gekomen. Op het vlak van communicatie is men hier toch weer in gebreke gebleven. Ik denk bijvoorbeeld aan aankondigingen in de gemeentelijke infobladen. Ik denk dat het voor de NMBS toch niet zo moeilijk kan zijn om gemeenten te motiveren om haar inwoners te verwittigen van dergelijke ingrepen. Dit is pas in de loop van de maand september gebeurd, nadat de nieuwe regeling al van kracht was. Zelfs op de website van de NMBS heeft men pas informatie gepubliceerd nadat de werken reeds waren begonnen. Ik heb via via vernomen dat men in Roosendaal niet wist dat men tot die regeling overging. De Nederlandse Spoorwegen zijn dit pas te weten gekomen nadat iemand van de reizigersorganisatie hen daarop had gewezen.

Dat is toch wel een vreemde gang van zaken, zeker als men weet dat die L-trein een trein is tussen Antwerpen en Roosendaal. Er lijkt dus qua communicatie toch weer een en ander misgelopen te zijn. Het gevolg van de problemen op lijn 12 is dat heel wat reizigers tussen Antwerpen en Brussel te kampen hebben met een slechte stiptheid. Zij vinden dat wraakroepend omdat dit toch een van de drukste treinverbindingen is in ons land. Daar komt dan nog een element bij. Als er van perron moet worden veranderd omdat er treinen wegvallen of dergelijke meer, is er in het station van Berchem slechts één in- en uitgang, wat soms

tot gevaarlijke situatie kan leiden.

Mijnheer de minister, deze elementen leiden tot een aantal concrete vragen. Valt er een lijn te trekken in de oorzaken en kan men met andere woorden spreken van structurele problemen? Ligt de verantwoordelijkheid bij de NMBS dan wel bij Infrabel? Zijn er oplossingen in het verschiet om een einde te maken aan de problemen?

Ten tweede, kunt u garanderen dat de NMBS in de toekomst beter werk zal maken van een duidelijker communicatie tegenover de reizigers, vooral als de dienstregelingen zullen worden aangepast? Men zegt ons dat de beperkte dienstregeling tijdens de weekends, momenteel een trein per twee uur, in elk geval in 2009 nog wordt aangehouden. Voor 2010 is er echter sprake van nog twintig weekends of zelfs van het hele jaar door. We horen verschillende geruchten. Kunt u daar wat meer duidelijkheid over geven? Hoe lang zal die aangepaste dienstregeling nog worden aangehouden?

Tot slot, zijn er bepaalde plannen om een oplossing te bieden voor de problemen in het station van Berchem?

29.03 Minister **Steven Vanackere**: De gebeurtenissen van 12 oktober waren het gevolg van een samenloop van twee mechanische defecten en een communicatiefout. De NMBS-Groep laat mij ook weten dat zich op 12 oktober op lijn 12 Antwerpen-Essen een aantal feiten hebben voorgedaan, van het afschaffen van de P-trein Essen-Schaarbeek over de IC-trein Essen-Antwerpen-Charleroi die ook werd afgeschaft omdat de locomotief defect was tot vooral het feit dat de reizigersdispatching aan de Nederlandse spoorwegen een bijkomende stop voor de IC-trein Amsterdam-Brussel had gevraagd terwijl achteraf bleek dat het Nederlands treinpersoneel hierover niet was ingelicht. De trein is gestopt omdat het sein dicht stond maar het boordpersoneel heeft de deuren niet geopend en de trein is vervolgens weer vertrokken.

Het is de eerste maal dat het voorvalt dat Nederlands treinpersoneel niet op de hoogte werd gebracht van een extra stilstand in Essen. Met Traffic Control en NMBS Europe zal worden bekeken wie de opdracht geeft aan de bestuurder om dit in de toekomst te vermijden.

U heeft het zelf ook aangegeven, mijnheer Van den Bergh, er zijn andere meer structurele oorzaken van problemen op de lijn 12: de vertragingen uit Nederland, die u ook zelf hebt aangehaald, de slechte stiptheid van de treinen Amsterdam-Brussel door problemen met locomotieven en stuurrijtuigen en ook de slechte stiptheid van de Thalystreinen, waardoor de treindienst op lijn 12 moet worden bijgestuurd in realtime met bijkomende vertragingen tot gevolg.

Andere oorzaak van problemen zijn de korte opeenvolging van de L-treinen en de IC-treinen Brussel-Amsterdam in de richting van Roosendaal, het feit dat er een heel korte tijd is voor het hergebruik van L- en IC-treinen die rijden op deze lijn, het grote aantal overwegen waardoor de kans op een storing ook groter is en vervolgens ook het gemengd verkeer van reizigers- met goederentreinen.

De maatregelen op korte termijn om hieraan zoveel als mogelijk te verhelpen zijn de volgende. Vanaf 13 december 2009 zullen de Thalystreinen rijden via de nieuwe hogesnelheidslijn waardoor er meer ruimte komt voor de andere treinen op lijn 12. Ten tweede gaat Infrabel een prototype van een nieuw spoordetectiesysteem uittesten waarbij de gevolgen voor het treinverkeer beperkt kunnen worden bij het optreden van een storing van een overweg.

Maatregelen op langere termijn. Vanaf december 2010 zullen alle internationale treinen naar Amsterdam vermoedelijk via de hogesnelheidslijn kunnen rijden. Hierdoor wordt lijn 12 voorbehouden aan treinen van de binnenlandse treindienst.

Mijnheer Geerts, in het doortrekken van de lijn 11 is niet voorzien in het investeringsplan 2008-2012.

Zoals daarnet gezegd, zal door de indienststelling van de hogesnelheidslijn naar Nederland meer capaciteit vrij komen op de lijn 12 en mag men hopen dat de regelmaat en de frequentie zal verbeteren.

Inzake de werken aan de lijn, kan ik het volgende antwoorden. De vernieuwingswerken tussen Kapellen en Kalmthout in het weekend, maakten het noodzakelijk om de treindienst aan te passen. De werken bevinden zich trouwens in een zone waar de treinen op die lijn elkaar kruisen, wat de organisatie nog bemoeilijkt. De werken werden aangekondigd via het internet, metroaffiches en een dienstregelingfiche. De aangepaste

treindienst is voorzien in de basisdienstregeling die van kracht werd op 7 september 2009.

De vraag werd gesteld hoelang die werken nog zullen duren en wanneer de normale regeling terug kan verwacht worden. Welnu, die werken verlopen bijna alle weekends vanaf 1 september 2009 tot 13 december 2009, en gedurende ongeveer twintig weekends verspreid over de periode van 13 december 2009 tot december 2010. Voor de weekends van 2010 zullen die werken en de gevolgen voor de treindienst op voorhand worden aangekondigd via werfinfo-affiches en in diverse media.

Mijnheer Van den Bergh, u vraagt mij of ik kan garanderen dat de NMBS in de toekomst beter werk zal maken van duidelijke communicatie. Ik wil mij niet wegstoppen, maar heb soms het aanvoelen dat hierover nog eens dringend een hoorzitting moet georganiseerd worden, om ervoor te zorgen dat datgene wat de parlementsleden terecht aan de minister vertellen, misschien met eenzelfde toon ook eens rechtstreeks wordt gezegd. Wees ervan overtuigd dat ik van de boodschappen, die ik hier trouwens perfect accepteer – daarvoor ben ik hier –, werk maak om ze zo veel als mogelijk te repercuteren ten aanzien van de NMBS-groep. Ik vind, als voor een aantal aangelegenheden dan al terecht technische verklaringen kunnen worden gevonden, dat het in gebreke blijven op niveau van de communicatie niet gemakkelijk vergeefbaar is.

Op dat punt moet men sterker de nadruk durven en kunnen leggen.

Ik herinner aan een aantal elementen die u ongetwijfeld al eerder hebt gehoord. In de komende jaren wordt in elk station en in elke stopplaats auditieve informatie voorzien, er is een uitbreiding van het aantal visuele informatieverstrekende stations, de kwaliteit van de aankondiging wordt verbeterd, de inhoud en de frequentie daarvan wordt herzien om de reiziger gericht en duidelijker te informeren over wijzigingen in de geplande dienstregeling, de speakers krijgen een betere opleiding en, dat is een nieuwigheid die we vanmiddag mochten aankondigen, er komt een crisisploeg die vierentwintig uur op vierentwintig en zeven dagen op zeven inzetbaar zal zijn in geval van grotere incidenten.

De heer Geerts had vragen over de Traxx-locomotieven. De Nederlandse machinisten weigerden om met de treinstellen naar Vorst uit te wijken. Dat zorgde bij aanvang voor problemen in Brussel-Zuid, maar volgens de NMBS is er bij de bestuurders geen probleem omtrent de kennis van het Traxx-materieel.

De heer Van den Bergh had een vraag over het perron van en naar Brussel in Berchem-station. Het station Antwerpen-Berchem heeft een centrale ondertunneling zodat iedereen via dezelfde doorgang het station dient te verlaten. Ik moet bekennen dat er momenteel geen concrete plannen bestaan voor een nieuwe doorgang te Berchem.

29.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en ik moet mij haasten om mijn trein te halen. Ik ben zonder problemen hier geraakt en ik wil ook zonder problemen terugkeren.

De **voorzitter**: Het lijkt mij inderdaad een goede suggestie om een hoorzitting te organiseren rond het communicatiebeleid van de NMBS en Infrabel. Dat bekijken we dan wel met het secretariaat.

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

30 Question de M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare d'Athus" (n° 15711)

30 Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station van Athus" (nr. 15711)

30.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, j'ai été contacté par des utilisateurs et riverains de la gare d'Athus ainsi que par des mandataires de la commune d'Aubange. Toutes ces personnes déplorent l'état d'insalubrité stupéfiant dans lequel se trouve actuellement cette gare. Avec la réouverture de la ligne 165 Luxembourg-Arlon-Virton, cette gare a pourtant repris une plus grande activité.

Il semble donc impératif d'y entamer des travaux de sécurisation, de rénovation et d'entretien pour le bien de tous.

Monsieur le ministre, êtes-vous informé de l'état dans lequel se trouve la gare d'Athus? Envisagez-vous d'y réaliser des travaux de sécurisation, d'entretien et de rénovation? Si oui, dans quel délai?

30.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Arens, je suis informé de l'état de la gare d'Athus. Et, oui, un budget est prévu pour en rénover le bâtiment voyageur en 2012-2013. Il s'agit de la toiture et de l'accueil aux voyageurs. Par ailleurs, je puis vous confirmer que la SNCB Holding est en pourparlers avec la commune d'Aubange, qui serait intéressée par une occupation d'une partie du bâtiment voyageurs et serait prête à contribuer à une partie des rénovations nécessaires.

30.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre de sa réponse. Néanmoins, 2012-2013, ce n'est que dans trois ans, alors que l'état d'insalubrité est vraiment manifeste.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

31 Vraag van de heer Dirk Vijnck aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het jaarverslag van de NMBS" (nr. 15712)

31 Question de M. Dirk Vijnck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le rapport annuel de la SNCB" (n° 15712)

31.01 Dirk Vijnck (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een heel korte vraag. Wat is het kostenplaatje van het jaarverslag van 2008 van de NMBS, van het ontwerp, de druk en de verspreiding ervan?

31.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, van het jaarverslag van de NMBS werden 400 exemplaren in het Nederlands en 300 in het Frans gedrukt. De kostprijs voor het ontwerp en het concept bedroeg 23 000 euro en voor de druk en de verspreiding 11 500 euro. Dat is in totaal 34 500 euro.

Vanuit een bekommernis omtrent de duurzaamheid heeft de NMBS een strikt minimum per post verspreid, ongeveer 200 exemplaren. De overige bestemmingen werden verwezen naar de interactieve versie op de website. Een gedrukt exemplaar kan op aanvraag worden verkregen.

31.03 Dirk Vijnck (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Voor het jaarverslag van 2007 ging het om 1 370 exemplaren voor een bedrag van ongeveer 61 000 euro. Dat is wel een kleine besparing.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

32 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les vestiges architecturaux mis à jour lors de travaux de la SNCB en gare de Namur" (n° 15716)

32 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de ontdekking van architecturale overblijfselen tijdens NMBS-werken in het station van Namen" (nr. 15716)

32.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai essayé d'innover par une question illustrée. La SNCB, par nature, est souvent amenée à creuser des terrains qui n'ont jamais subi de fouilles, mettant à l'occasion au jour des vestiges architecturaux.

C'est ce qui semble être arrivé en septembre à proximité de la gare de Namur. Lors des travaux à la sortie de la gare de Namur vers Bruxelles, des ouvriers ont découvert ce qui pourrait être, d'après les informations reçues d'un observateur averti, une porte d'un ancien chemin de ronde ou une galerie de contre-mine défendant un bastion qui était situé hors des remparts de la ville.

Après découverte de la galerie le long des voies, le site a tout simplement été recouvert de béton, et d'après mes informations, sans autre forme d'expertise.

Alors que Vauban a laissé des traces que les autorités de Namur tentent de conserver dans la mesure du possible – avec une magnifique citadelle –, le bon sens voudrait que la découverte de vestiges soit signalée et fasse l'objet d'une analyse afin d'en déterminer la valeur, et éventuellement, d'y procéder à des fouilles

complémentaires, sans pour autant évidemment empêcher la poursuite de la modernisation de notre réseau.

Monsieur le ministre, confirmez-vous l'information selon laquelle une galerie a été mise à jour au proximité de la gare de Namur lors de travaux dernièrement effectués? Je vous ai transmis des preuves iconographiques.

Quelles sont les obligations légales dans pareil cas? Quelle est la procédure habituelle de la SNCB?

La découverte a-t-elle été signalée à la hiérarchie de la SNCB ou à d'autres services?

Une expertise a-t-elle été demandée? Si oui, qui l'a exécutée et quel en a été le résultat?

32.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Gilkinet, la galerie qui a été ouverte ne concerne pas des vestiges archéologiques. Il s'agit d'un ancien aqueduc de la SNCB.

Infrabel se conforme strictement à la législation wallonne en matière de protection des sites archéologiques en sollicitant un permis lorsque les travaux qu'elle envisage de réaliser devront se faire dans le périmètre d'un site archéologique. En l'espèce, le site de la gare de Namur n'est pas repris dans un tel périmètre de protection.

En cas de découverte fortuite en dehors de ces zones, ce qui peut bien entendu également se produire, Infrabel se conforme aux dispositions en cas de découverte archéologique fortuite.

J'ai ces articles sous les yeux: les articles 522, 523 et 524 décrivent la situation, la déclaration à faire, la protection du périmètre et le fait qu'un délégué du gouvernement ou son représentant est invité à se rendre sur place pour examiner la découverte et notifier le propriétaire. Je puis vous garantir que ces articles sont scrupuleusement respectés par Infrabel, s'il échet.

32.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions. Il s'agit donc plutôt d'un vestige industriel que d'une telle galerie. Je n'ai pas d'autre commentaire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

33 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le futur contrat de gestion de La Poste et l'accessibilité des bureaux et Points Poste" (n° 15717)

33 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het toekomstig beheerscontract van De Post en de toegankelijkheid van de kantoren en van de PostPunten" (nr. 15717)

33.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Voici une question sur le futur contrat de gestion de La Poste et l'accessibilité des bureaux de poste et des Points Poste. Le sujet est particulièrement préoccupant pour les personnes à mobilité réduite et les associations qui les représentent. Je vous ai déjà interrogé à ce sujet et encouragé à déposer des projets, vous ou Mme Vervotte. On négocie le futur contrat de gestion de La Poste, ce qui constitue une belle occasion de fixer des objectifs plus précis en la matière. Qu'il s'agisse des bureaux de poste ou des Points Poste, les exigences du gouvernement doivent être maximales. Idéalement, cela doit être pensé en cheville avec les associations de terrain qui pourront placer les repères adéquats.

Monsieur le ministre, quel est votre calendrier de travail en vue de la signature d'un nouveau contrat de gestion pour La Poste? Qu'envisagez-vous d'y inscrire en matière d'accessibilité des bureaux de poste et des Points Poste? Quelles sont les améliorations envisagées? Les associations d'usagers ont-elles été consultées? De quelle façon comptez-vous prendre en compte leur avis?

33.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Gilkinet, cette question m'est parvenue vendredi et je devrai m'excuser de la brièveté de ma réponse qui est la conséquence de ce manque de temps. Vous savez certainement que le contrat de gestion actuel court jusqu'en septembre 2010. Rien n'exclut de travailler un peu plus vite à son renouvellement mais il faut prendre le temps d'examiner toutes les facettes de ce contrat. Je suis très sensible à la question de l'accessibilité qui mérite toute notre attention dans le renouvellement du contrat de gestion.

C'est une question complexe. Les handicaps concernés par l'accessibilité peuvent être très différents et nécessiter des approches particulières. Il faut pouvoir jouer sur la complémentarité de divers canaux pour offrir la meilleure solution au client. Un *call center* ne sera pas la solution adaptée à une personne malentendante, contrairement à un site internet.

Ce dernier ne sera toutefois pas adapté à une personne ayant une mauvaise vue. Il est clair que des solutions monolithiques ne peuvent suffire et qu'il faut jouer sur plusieurs tableaux.

Mon cabinet a déjà eu quelques contacts avec les associations concernées et ne manquera pas de les renouveler dans le cadre de la préparation du prochain contrat de gestion.

En ce qui concerne vos questions concrètes sur le calendrier, je puis vous dire que je souhaiterais régler un certain nombre d'éléments à l'occasion de la discussion qui aura trait aux efforts législatifs, dont nous avons déjà parlé et qui seront programmés à l'initiative de M. Van Quickenborne. J'espère pouvoir venir au même moment avec l'esquisse d'un nouveau contrat de gestion. Mais, au niveau juridique, le contrat court jusqu'en septembre 2010.

Nous travaillerons donc à cela avec toute la discipline nécessaire mais sans précipitation.

33.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Je comprends bien qu'il faille respecter les délais.

Comme les travaux sont en cours, il me semblait pertinent de poser cette question dès lors que j'avais été négativement étonné de la réponse reçue à l'époque, notamment en termes de statistiques d'accessibilité des bureaux de poste, qui sont totalement insuffisantes, et par rapport au fait qu'il n'y avait pas d'obligation d'accessibilité dans les contrats conclus avec les Points Poste. Je pense que c'est un minimum, d'autant que, parfois, on a la chance de se trouver dans des bâtiments plus récents que les anciens bureaux de poste. Tant qu'à faire, il me semble que ce critère d'accessibilité est important pour les personnes concernées. On peut également avoir des problèmes de mobilité lorsqu'on est jeune parent avec une poussette.

J'entends que vous êtes sensible à cette problématique et je me veux confiant en la matière.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

34 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le respect par La Poste de l'article 29, § 1er, de la loi sur les entreprises publiques" (n° 15719)

34 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de naleving door De Post van artikel 29, § 1, van de wet op de overheidsbedrijven" (nr. 15719)

34.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, l'article 29, § 1er de la loi sur les entreprises publiques énonce en principe que le personnel des entreprises publiques autonomes, donc de La Poste, est recruté dans le cadre d'un statut. Par exception, l'alinéa 2 de ce même article autorise le recours au contrat de travail dans quatre cas énumérés limitativement.

En principe, la loi n'autorise pas La Poste à occuper ses statutaires sous contrat de travail. Elle semble pourtant en contradiction avec ce principe vu la multiplication du personnel contractuel, voire intérimaire, ne répondant pas aux critères énoncés plus haut. Le projet d'instauration d'un statut de facteur de quartier n'est pas plus conforme à la légalité que ce qui se passe actuellement.

Monsieur le ministre, estimez-vous qu'en matière d'emploi, La Poste respecte cet article 29, § 1er de la loi sur les entreprises publiques? Estimez-vous cette situation acceptable dans le cadre d'une entreprise publique? Qu'a entrepris l'État belge, via ses actionnaires ou les commissaires du gouvernement, pour faire en sorte que cet article important de la loi soit respecté? Que comptez-vous entreprendre pour qu'il le soit dorénavant?

34.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Gilkinet, pour replacer les choses dans leur contexte, je vous rappelle que c'est depuis 1998 que La Poste a cessé de recruter du personnel sous statut. On ne peut pas faire semblant de ne pas l'avoir remarqué. La Poste recrute ses collaborateurs sous contrat de travail depuis plus de dix ans.

Face aux incertitudes liées à l'avenir du marché postal et des volumes de celui-ci, cette décision découlait d'une logique de gestion de l'entreprise.

Les syndicats et la direction se sont inscrits de façon négociée dans la voie du recrutement contractuel. Les modifications successives du statut de l'entreprise ont reflété indiscutablement cette évolution.

De plus, la convention relative à l'emploi du personnel contractuel, négociée avec les partenaires sociaux, consacre l'existence des emplois contractuels barémiques. La version initiale de cette convention se référait à l'article 29 précité.

Eu égard aux textes négociés au sein de La Poste et à la pratique de recrutement conforme à ces textes et en vigueur depuis plus de dix ans, il paraît peu imaginable de concevoir le recrutement de nouveaux collaborateurs par le biais d'un statut administratif. Je constate donc que la pratique de recrutement de La Poste est stable depuis plus de dix ans, ne se heurte à aucun problème et lui permet de remplir ses fonctions dans un environnement qui présente beaucoup de défis, comme on l'a souligné à maintes reprises.

34.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, il s'est passé tellement de choses avant que vous ne deveniez ministre et que je ne siége comme parlementaire ...

Je m'attendais un peu à votre réponse qui peut se résumer ainsi: il existe une situation qui est confirmée dans le cadre de négociations, même si une société ne sera jamais, en droit, supérieure à une loi.

En tout cas, j'y vois un signe de fragilité, notamment sur le plan de la création d'un statut de facteur de quartier.

Qu'on me comprenne bien: je ne propose pas que la norme s'adapte au fait, ni qu'il faille en revenir totalement à la situation antérieure mais, eu égard à la norme, il me semble que c'est un argument supplémentaire pour ne pas brader l'emploi dans les entreprises publiques. En effet, il faut considérer l'esprit de la loi tel que dans son article 29: dans le cadre d'une entreprise publique, on propose un emploi de statut de fonction publique, différent de celui du secteur privé. Or, dans le cas du facteur de quartier, on propose la création d'un emploi adapté à la norme la plus basse du secteur privé. Une nouvelle fois, je relève donc ce contraste.

34.04 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, nous n'allons pas épuiser tous ceux qui attendent avec impatience la fin de nos travaux mais, monsieur Gilkinet, je peux me rallier à l'analyse de tout ce que vous avez dit, sauf quand vous donnez l'impression que les faits seraient contraires à la loi. Ils ne le sont pas!

La loi prévoit des contextes dans lesquels un emploi contractuel est imaginable. Les partenaires sociaux ont opté, par une pratique de longue date, pour utiliser cette possibilité. Nous en sommes là.

Il est clair que faire appliquer l'article 29 de la loi, dans un sens contraire à la pratique de plus de dix années, serait surprenant. Dans ce sens, la logique est respectée dans les choses qui se présentent et il n'y a pas un manque de respect de la loi. J'ai un peu l'impression que vous semblez dire que la pratique envisagée est contraire à la loi: ce serait de nature à réécrire fondamentalement l'histoire de La Poste.

34.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, si, depuis dix ans, je roule en voiture à 140 km/h – même si je prends plutôt le train – alors que la norme est de 120 km/h, cela ne signifie pas que mon comportement n'est pas en contradiction avec la loi. De facto, la loi, en son article 29, énonce quatre situations dans lesquelles on peut recourir à de l'emploi non statutaire. Elles ne sont pas rencontrées dans ce cas-ci ni par rapport au projet futur de facteurs de quartier. Il y a donc une infraction manifeste de la loi. Il se peut que cela dure depuis dix ans et que, de ce fait, les faits ont dépassé la loi mais c'est alors autre chose! Monsieur le ministre, je ne peux être d'accord avec vous lorsque vous dites qu'il n'y a pas de fait contraire à la loi.

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

*La réunion publique de commission est levée à 19.13 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.13 uur.*