

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 28 SEPTEMBER 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 28 SEPTEMBRE 2009

Après-midi

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

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

01 Questions jointes de

- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les aides d'État à La Poste dans le collimateur de la Commission européenne" (n° 14436)
- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les aides d'État reçues par La Poste" (n° 14438)
- M. Robert Van de Velde au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'audit de La Poste par la Commission européenne" (n° 14449)
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'audit de La Poste par la Commission européenne" (n° 14455)
- M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'enquête de la Commission européenne sur le financement de La Poste" (n° 14460)
- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les aides d'État reçues par La Poste" (n° 14470)
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'audit de La Poste par la Commission européenne" (n° 14893)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het onderzoek van de Europese Commissie naar de staatssteun aan De Post" (nr. 14436)
- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de staatssteun die De Post heeft ontvangen" (nr. 14438)
- de heer Robert Van de Velde aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de doorlichting van De Post door de Europese Commissie" (nr. 14449)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de doorlichting van De Post door de Europese Commissie" (nr. 14455)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het onderzoek van de Europese Commissie naar de financiering van de Post" (nr. 14460)
- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de overheidssteun aan De Post" (nr. 14470)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de doorlichting van De Post door de

Europese Commissie" (nr. 14893)

Le **président**: M. Gilkinet a retiré sa question. Ik geef het woord aan mevrouw Somers voor haar twee vragen.

01.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Europese Commissie is een doorlichting gestart van alle mogelijke vormen van staatssteun die, vanaf 1992, aan De Post zijn verleend. Zij heeft een lijst overgezonden met alle mogelijke problematische gevallen.

De kosten zouden voor De Post hoog kunnen oplopen. Er wordt in diverse artikelen gesproken over honderden miljoenen euro.

Daarom heb ik enkele vragen aan u, mijnheer de minister.

Wat is uw reactie, als minister, op het Europees onderzoek?

Hoeveel problematische gevallen werden er door de Commissie geïdentificeerd in haar mededeling aan de Belgische regering?

Om hoeveel geld gaat het potentieel?

Zijn er een aantal knelpunten waarop de regering verwacht geen afdoend antwoord te kunnen geven aan de Commissie? Over hoeveel steun gaat het dan?

Een van de onderzochte vormen van staatssteun zou de 220 miljoen euro zijn die De Post ontvangt voor de bedeling van de kranten. Kan de minister dat bevestigen? Eerder had Europa reeds bemerkingen bij die steun, maar nu zouden er nieuwe elementen zijn. Denkt u dat de steun nog steeds conform de Europese regelgeving is? Wat zijn die nieuwe elementen?

01.02 Bruno Stevenhuydens (Vlaams Belang): Zoals mevrouw Somers al aanhaalde, is de Europese Commissie een onderzoek naar de financiering van de Post vanaf 1992 gestart. De voorbije jaren dienden concurrenten van de Post al een aantal klachten in.

Het Europese Gerecht van eerste aanleg annuleerde de goedkeuring van de kapitaalinjectie van 300 miljoen euro in de Post in 2003, de steun van 220 miljoen euro voor de bedeling van kranten werd doorgelicht, een aantal Belgische steunmaatregelen die niet bij de Europese overheid werden aangemeld, wordt onderzocht.

Als men kan bewijzen dat bepaalde steunmaatregelen concurrentieverstorend zijn, dan dienen deze terugbetaald te worden.

Hoe reageert u op het aangekondigde onderzoek?

Hoeveel steunmaatregelen worden er onderzocht?

Bent u op de hoogte van illegaal verleende steunmaatregelen?

Waarom werden er steunmaatregelen verleend zonder dit aan de Europese overheid te melden?

01.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, ma question porte également sur la lettre que la Commission européenne a adressée aux autorités belges relativement aux aides d'État reçues depuis 1992 et prévues jusqu'en 2010.

En complément à ce qui a été dit, le contrat de gestion n'aurait pas été communiqué à la Commission, alors qu'il aurait dû l'être. Un remboursement a été évoqué, s'il apparaissait que ces aides étaient considérées illégales.

Si ces informations sont exactes, pourquoi le contrat de gestion n'a-t-il pas été communiqué? À ce stade, quels sont les griefs de la Commission à l'encontre des aides prévues par le contrat de gestion? Quels sont les arguments que les autorités vont développer pour convaincre la Commission? À combien pourraient s'élever les remboursements?

Monsieur le ministre, je vous remercie de vos réponses.

01.04 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is net dezelfde vraag als mijn eerste vraag. Ik heb de vraag heringediend omdat men mij gezegd heeft dat ik al mijn vragen opnieuw moest indienen aangezien ik even geen parlements lid ben geweest.

01.05 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Somers, dat zal dan waarschijnlijk nog gebeuren. U bent immers een zeer actief parlements lid. Er zullen dus nog wel dubbele vragen volgen.

Chers collègues, au sujet de la genèse de cette affaire, je dois faire référence à mes réponses en séance plénière le 12 février dernier. Entre-temps, comme le premier ministre vous l'a confirmé le 16 juillet, la Commission européenne a décidé l'ouverture d'une procédure formelle.

Op de vraag hoe ik daarop reageer, moet ik beginnen met het woord sereen te gebruiken. Ik reageer daar sereen op, omdat ik vind dat een en ander in de lijn van bepaalde verwachtingen ligt.

En effet, l'ouverture d'une procédure formelle est la conséquence normale de l'annulation, par le tribunal de première instance des Communautés européennes, de la décision d'approbation de la Commission européenne d'une augmentation du capital de La Poste fin 2002.

D'une part, la Belgique a introduit un recours contre cet arrêt du 10 février 2009 devant la Cour de justice des Communautés européennes. Le jugement de la Cour est attendu seulement en 2010.

D'autre part, l'annulation a eu lieu, non pour des motifs de fond, mais en raison d'une faute présumée de procédure. En effet, la Commission aurait dû initier une procédure formelle lors de son enquête.

Wat nu de periode van 1992 tot 2002 betreft, heeft de Belgische overheid in 2002 en 2003 al gedetailleerde informatie verstrekt aan de Europese Commissie. Wij verwachten niet dat de formele onderzoeksprocedure voor die periode nieuwe elementen zal opleveren die de Commissie ertoe kunnen brengen haar conclusies van 2003 te herzien. Het is naar aanleiding van kritiek van een aantal concurrenten van De Post dat de Europese Commissie heeft beslist om de formele onderzoeksprocedure ook meteen door te trekken naar de periode 2003 tot 2008. De Europese Commissie heeft ons de intentie bekendgemaakt om snel te gaan voor de onderzoeksprocedure zodat deze tegen de lente van volgend jaar zou kunnen worden afgesloten.

Entre-temps, je confirme que La Poste ainsi que mes services collaborent pleinement avec la Commission et soutiennent la thèse qu'il n'y a pas eu d'aide d'État non autorisée.

Het is wel juist dat het vierde beheerscontract, dat loopt voor de periode 2005-2010, niet vooraf formeel is aangemeld bij de Europese Commissie, maar dat komt omdat de Belgische regering van oordeel is dat het geen staatssteun impliceert. Met name de compensatie van de openbare dienstverlening voldoet perfect aan de vier criteria van het zogenaamde Altmarkarrest. Dat is een bijzonder belangrijk arrest waarvan ik de vier criteria graag nog eens in herinnering breng. Het Altmarkarrest zegt dat bepaalde vormen van financiële stromen niet moeten worden aangerekend als staatssteun als er vier voorwaarden vervuld zijn.

Ten eerste, de opdracht van openbare dienstverlening is duidelijk gedefinieerd. Ten tweede, de parameters om de vergoeding te berekenen zijn op voorhand op transparante wijze bepaald. Ten derde, het moet gaan over een vergoeding die niet hoger mag zijn dan de netto kosten. Dat wil zeggen: de kost min de eventuele opbrengsten, verhoogd met wat men noemt: een redelijke winstmarge. Ten vierde en ten slotte, de leverancier moet ofwel worden gekozen via openbare aanbesteding, ofwel mogen de kosten niet hoger zijn dan die van een goed gerunde onderneming, een efficiënte operator.

Ook inzake het vierde criterium is het de overtuiging van de Belgische overheid dat het gerespecteerd is. Immers, aan de benchmarking van de kosten in vergelijking van die van de gemiddelde goed beheerde operator wordt door De Post vandaag beantwoord. De Post beantwoordt aan het profiel, wat onder andere blijkt uit een studie van PricewaterhouseCoopers van mei 2006.

Overigens heeft de Belgische overheid op 12 december 2007 aan de Europese Commissie zeer gedetailleerde informatie verschaft over het vierde beheerscontract en de daarin vervatte compensatieregeling voor openbare dienstverlening. Het komt er nu op aan die informatie te updaten.

Samengevat en in politieke termen geformuleerd: ik vind het ten eerste, belangrijk dat deze assemblee weet dat de procedure waarvan vandaag sprake is, gelanceerd is om procedurele redenen, namelijk: een vermeend tekort zou onvoldoende adequaat zijn gemotiveerd. Een en ander zou niet in overeenstemming zijn met de regels van het Altmarkarrest, en dat zou kunnen worden aangewreven als zijnde staatssteun.

Ten tweede, het is de vaste overtuiging van de Belgische regering dat wij in deze situatie niet met staatssteun te maken hebben, of beter: niet met ongewettigde staatssteun, omdat de criteria die relevant zijn gerespecteerd worden.

Ten derde, wij werken samen met de Europese overheden om zo snel als mogelijk klaarheid te scheppen en wij zien voor het overige de procedure met een zeker vertrouwen tegemoet omdat wij menen over zeer sterke argumenten te beschikken.

Sommige leden hebben mij gevraagd: maakt dit er deel van uit, maakt dat er deel van uit? De procedure slaat op het geheel van de financiële stromen en het is niet zo dat de Europese Commissie zegt: in dit of dat onderdeelje hebt u aan overcompensatie gedaan. Het gaat over het geheel van de balans tussen de openbare dienstverlening die de overheid vraagt aan de ene kant en het geheel van de sommen die ter beschikking worden gesteld van De Post aan de andere kant.

01.06 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces explications. J'espère pouvoir partager votre enthousiasme et votre optimisme. Toutefois, si les arguments des autorités ne sont pas reconnus et si celles-ci n'ont pas gain de cause dans cette affaire, quelles seront les conséquences?

01.07 Steven Vanackere, ministre: Madame De Bue, j'ignore si mes propos vous ont semblé trop enthousiastes. Nul n'est tenu d'être enthousiaste! Je ne suis pas optimiste; je suis plutôt réaliste. En effet, nous avons des arguments forts et, selon les interprétations de l'arrêt Altmark, nous pouvons expliquer à l'Europe qu'en l'occurrence, il ne s'agit pas d'une aide d'État.

Dans la mesure où la procédure a été lancée notamment parce que l'on estimait que la Commission, elle-même, aurait dû demander davantage d'informations avant de tirer la conclusion, j'ai l'impression qu'il s'agit d'un dossier qui se complète et qui sera traité selon les mêmes principes que ceux appliqués ailleurs.

Il faut néanmoins rester vigilant lorsque l'on répond à des questions de type *what if*.... Personnellement, je suis persuadé que nous pourrions convaincre les uns et les autres qu'il ne s'agit pas d'une aide d'État. Imaginons cependant que la Commission conclue qu'il y a eu aide d'État, théoriquement, celle-ci devra être reversée dans les caisses de l'État. Cela vaut pour l'ensemble des entreprises publiques que nous gérons. S'il est décidé, de façon claire et ferme, qu'une partie des sommes versées n'est pas justifiée par les critères d'Altmark, elle devra alors être reversée dans les caisses de l'État, quelle que soit l'entreprise publique bénéficiaire.

01.08 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide uitleg. Ik begrijp ook dat vanaf 1992 tot vandaag alles in kaart brengen en er een visie over vormen een behoorlijke tijd vergt. U verwijst wel steeds naar het vonnis, de vermeende procedurefout die er in 2002 zou zijn gebeurd. Uiteindelijk vraagt men nu om terug te keren naar 1992 om vanaf dan al die stromen te analyseren.

Ik hoop dat er niet veel zal uitkomen, want zoals u zegt is het beheerscontract niet doorgegeven. Ook de vermeende procedurefouten zijn recente zaken. Men keert naar 1992 terug om de analyse aan te vatten. Misschien is het wel positief om dan nadien het hoofdstuk te kunnen afsluiten. Ik hoop wel dat het een positief resultaat zal hebben.

01.09 Bruno Stevenhuydens (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik zal het nog eens rustig nalezen. Als ik het goed begrepen heb mogen de resultaten van het onderzoek van de Europese Commissie dan in het voorjaar van volgend jaar worden verwacht.

01.10 Minister Steven Vanackere: Die mogen inderdaad in de lente van 2010 worden verwacht

01.11 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, en raison des travaux qui ont lieu dans le bâtiment, j'ai eu des difficultés à rejoindre la salle. De plus, j'ai été quelque peu distraite dans la lecture de l'agenda. Je vous prie donc de m'excuser pour ce retard.

Monsieur le ministre, je partage les propos qui viennent d'être tenus. Par le passé, j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger à ce sujet. À l'époque, votre réponse ayant été assez floue, j'ai décidé de vous reposer la question.

Les 300 millions dont on parle correspondent aux 300 millions accordés par le gouvernement en 2003; voilà une réponse à l'attention de Mme De Bue qui m'a posé la question de savoir en quoi consistait cette aide d'État. Il s'agit de l'investissement accordé à La Poste.

À l'époque toujours, M. le ministre s'était montré rassurant en arguant du fait qu'il s'agissait surtout d'une critique de la Cour de justice européenne à l'égard de la Commission européenne.

Aujourd'hui, la situation est plus sérieuse que celle que nous avons envisagée lors d'une séance plénière en février 2009 puisque l'on remonte maintenant jusqu'en 1992 et non plus 2003. C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous repose mes questions qui sont restées identiques.

01.12 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, il semble que mes propos soient qualifiés de "trop rassurants", mais je veux surtout ne pas semer la panique et dire, en tant que l'un des pays fondateurs de l'Union européenne, que nous n'avons pas l'impression que nous versons à nos entreprises publiques des fonds qui peuvent être qualifiés d'aides d'État injustifiées. L'inverse serait très surprenant, à savoir déclarer qu'il s'agit de sommes octroyées sans base normale, et donc sans une juste contrepartie en termes de services publics.

Je continue à avancer cette thèse. La procédure est lancée principalement parce que d'aucuns ont estimé que la motivation en vue de l'octroi d'un "bon à tirer" est peu approfondie.

C'est très bien! Nous constaterons bientôt ce type d'évaluation.

J'insiste sur le fait que le "risque" ne porte pas sur la somme globale de 300 millions; quand on parle des 297,5 millions à la base de la procédure, il est clair qu'il s'agirait, le cas échéant, de la partie de cette somme qui ne bénéficie pas des aides de l'État. Il faut éviter à la fois de s'autorassurer mais aussi de paniquer dans le contexte actuel. Nous collaborons avec les services de la Commission et je crois opportun que le ministre représentant la Belgique affiche une position convaincante afin que notre thèse l'emporte.

01.13 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, j'avais posé une question à propos de contrats de gestion qui devaient être fournis à la Commission. Est-ce fait?

Le président: J'aimerais ajouter que, depuis un certain nombre d'années, le problème se pose des aides qui sont accordées à La Poste pour un certain nombre de services. Au travers de précédentes questions parlementaires posées avant 2004, je crois savoir que la somme fixée l'était de manière annuelle. Depuis le quatrième contrat de gestion, le problème a été définitivement réglé parce que les critères Altmark ont été strictement respectés. Le problème se pose pour les années antérieures qui feraient l'objet de contestations à deux niveaux: la gestion des comptes 679, c'est-à-dire les comptes chèques et l'aide à la presse pour la distribution des journaux tôt le matin.

01.14 Minister Steven Vanackere: De vraag van de voorzitter geeft mij nogmaals de kans om goed uit te leggen dat hetgeen wordt onderzocht, de globaliteit van de stromen ten opzichte van de globaliteit van de verplichtingen is. Het Altmark-arrest, dat volgens mij dateert van na 2003, maar van voor 2004, zorgt er op een zeker ogenblik voor dat men kan catalogeren. Het gaat trouwens om een uitspraak in het kader van een zeer specifieke zaak; met name inzake een Duitse bedrijf van openbaar vervoer. De criteria die worden vastgelegd kunnen vervolgens worden gehanteerd met betrekking tot andere situaties. Dat is, zoals in de Engelse jurisprudentie, een beslissing op basis van een case, die toelaat om te bepalen wanneer er sprake is van onrechtmatige overheidssteun. Voor de periode daarvoor zal men de beginselen blijven hanteren met betrekking tot de vraag of er een juiste balans is tussen de som van alle verplichtingen en de som van de bedragen die werden gestort.

Een debat over de vraag of dit of een onderdeel van de steun in strijd is met de bepalingen van het Altmark-arrest, is volgens mij een gevaarlijke piste. Ik meen dat wij het geheel van de gestorte sommen en de verplichtingen op een rij zetten. Nogmaals, daarbij hanteren wij de stelling dat er geen sprake is van een buitensporige vergoeding voor hetgeen de publieke dienstverlening wordt verondersteld aan dat bedrijf te

betalen.

01.15 Camille Dieu (PS): Si ces faits d'aides à la presse sont avérés, cela représente quand même un montant énorme dans les activités de La Poste. Ce serait donc une bonne opportunité pour La Poste de ne plus le faire.

Le **président**: Cela jette un peu un froid sur la fin de la question.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La question n° 14599 de M. Flahaux est reportée.

02 Questions jointes de

- **M. Éric Thiébaut** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les rumeurs de fermeture de la gare de Quaregnon" (n° 14645)

- **Mme Juliette Boulet** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la rumeur de fermeture de la gare de Quaregnon" (n° 14685)

- **Mme Jacqueline Galant** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fermeture de gares" (n° 14980)

- **Mme Camille Dieu** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les rumeurs de fermeture de la gare SNCB de Quaregnon" (n° 15006)

02 Samengevoegde vragen van

- de heer **Éric Thiébaut** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de geruchten over de sluiting van het station van Quaregnon" (nr. 14645)

- mevrouw **Juliette Boulet** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gerucht dat het station van Quaregnon zou worden gesloten" (nr. 14685)

- mevrouw **Jacqueline Galant** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sluiting van stations" (nr. 14980)

- mevrouw **Camille Dieu** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de geruchten over de sluiting van het NMBS-station van Quaregnon" (nr. 15006)

02.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, nous avons obtenu une réponse du bourgmestre de la commune en question.

Le **président**: Maintenez-vous votre question, madame Boulet?

02.02 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, nous étions nombreux à vouloir poser cette question. Si les autres collègues ne sont pas là, cela ne me dérange pas de reporter la question.

M. le ministre a peut-être des informations complémentaires à nous donner.

02.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, on sait aujourd'hui que les autorités communales se sont émues des rumeurs de fermeture de la gare de Quaregnon et ont demandé à des parlementaires de la région d'interroger le ministre en commission de l'Infrastructure. Entre-temps, le bourgmestre de Quaregnon nous a fait savoir que si la gare avait été fermée quelques jours, c'était en raison d'une absence du personnel et de travaux à effectuer. Il nous a encore dit qu'il avait obtenu l'assurance que cette gare ne sera pas fermée.

Voilà ce que nous savons à l'heure actuelle.

Le **président**: Je propose donc à Mme Boulet de poser sa question.

02.04 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Je vais faire bref et sans papiers. Certaines rumeurs ont inquiété la

population. Je trouvais pertinent de vous poser la question, monsieur le ministre, car j'avais posé une question à Mme Vervotte sur les investissements dans les petites gares du Borinage, dont Quaregnon, à laquelle elle m'avait répondu qu'il était prévu d'investir pour moderniser le parking de la gare de Quaregnon. Il est paradoxal de dire, d'une part, qu'on va fermer les guichets et se passer du personnel qui accueille le public et, d'autre part, qu'on va agrandir le parking.

Je voulais également attirer votre attention que plus de 500 personnes prennent le train quotidiennement à la gare de Quaregnon en semaine et 150 le week-end. Si ces rumeurs s'avéraient exactes, je serais très inquiète. Je voudrais donc vous entendre nous dire le contraire.

02.05 Steven Vanackere, ministre: Tout aussi brièvement, la suppression de la gare de Quaregnon en tant que point d'arrêt des trains n'a jamais été évoquée. La fermeture du guichet de cette gare n'est pas à l'ordre du jour non plus, même si celle-ci a été envisagée à titre temporaire pour faire face à une absence importante et soudaine du personnel de vente due à des maladies inopinées conjuguées à l'absence des agents en congé, ce qui a probablement donné lieu à ces rumeurs. Néanmoins, la fermeture du guichet de cette gare n'est pas du tout à l'ordre du jour et encore moins la suppression du point d'arrêt.

Puisque vous parlez du parking voyageurs, il n'est pas prévu d'étendre sa capacité mais de le moderniser afin d'en améliorer la qualité et le confort. Les travaux vont consister en la pose d'un revêtement hydrocarboné et en l'amélioration de l'éclairage. Le coût estimé de ces travaux est de 170 000 euros. L'adjudication a eu lieu le 9 septembre dernier et le début des travaux est prévu pour fin octobre.

Si le début de ma réponse a pu rassurer ceux qui devaient encore l'être, je m'en félicite.

02.06 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Nous remercions le ministre d'infirmar ces rumeurs. En effet, notre but est de préserver le service public, surtout dans des régions dont l'économie est parfois à la traîne.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

03 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la collaboration entre La Poste belge et la Poste congolaise" (n° 14809)

03 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de samenwerking tussen de Belgische en de Congolese Post" (nr. 14809)

03.01 François Bellot (MR): Monsieur le vice-premier ministre, j'ai été informé des contacts pris entre La Poste belge et l'Office congolais des Postes. Ces contacts porteraient notamment sur la réorganisation des activités postales à Kinshasa et le traitement du courrier international au départ du et vers le Congo.

M. le vice-premier ministre peut-il fournir quelques informations quant à l'état d'avancement de ces négociations, de ces contacts et nous faire savoir dans quel cadre ces négociations se déroulent?

Un protocole d'accord a-t-il déjà été signé entre l'État belge et le Congo ou/et entre La Poste belge et l'Office congolais des Postes?

03.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, cher collègue, La Poste m'a fait savoir qu'elle était en train d'examiner une possibilité de coopération avec l'Office congolais des Postes (OCPT). Un représentant de La Poste s'est rendu à Kinshasa à cet effet. Cette coopération pourrait porter plus spécifiquement sur la réorganisation des activités postales à Kinshasa et le traitement du courrier international de et vers la République démocratique du Congo.

L'analyse de faisabilité d'un tel projet est en cours. Au cas où l'étude amènerait à une conclusion positive, le plan d'affaires devrait encore être soumis au comité de direction et au conseil d'administration de La Poste.

À ce jour, aucun protocole n'a encore été signé par les parties.

03.03 François Bellot (MR): Je vous remercie pour votre réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04 Interpellation et questions jointes de

- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo: le plan industriel de la SNCB et les possibilités de recapitalisation par l'Etat belge" (n° 354)
- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation de B-Cargo" (n° 14811)
- 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° 14812)
- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation de B-Cargo" (n° 14845)
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo" (n° 14903)
- M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo et de son personnel" (n° 14929)
- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo" (n° 14968)
- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation financière inquiétante de B-Cargo" (n° 15017)
- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo" (n° 15058)
- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo" (n° 15063)

04 Samengevoegde interpellatie en vragen van

- de heer Georges Gilkinet tot de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo: het industrieel plan van de NMBS en de mogelijkheden tot herkapitalisering door de Belgische Staat" (nr. 354)
- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toestand bij B-Cargo" (nr. 14811)
- de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Cargo" (nr. 14812)
- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de situatie van B-Cargo" (nr. 14845)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo" (nr. 14903)
- de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo en haar personeel" (nr. 14929)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo" (nr. 14968)
- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de zorgwekkende financiële toestand van B-Cargo" (nr. 15017)
- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo" (nr. 15058)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo" (nr. 15063)

04.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, veuillez tout d'abord excuser mon retard.

Monsieur le ministre, mon interpellation touche au transport des marchandises par B-Cargo, dont l'avenir nous inquiète.

Filiale marchandise de la SNCB, B-Cargo se situe à la croisée des chemins et affronte un déficit si important qu'il nécessite de nouvelles options stratégiques pour cette entreprise. Même si la crise qui frappe l'activité de fret ferroviaire ne se limite pas à la Belgique, une réaction vigoureuse est nécessaire pour la sauver, aussi bien du point de vue de l'emploi que sur le plan de la préservation de l'environnement, tant le transport

par rail doit jouer un rôle pour relever le défi climatique dès à présent.

Les auditions que j'avais organisées voici quelques semaines sur l'avenir du transport ferroviaire ont bien mis le problème en perspective, à la fois quant à la diminution conjoncturelle du volume de marchandises transportées par rail et quant à la nécessité structurelle de préserver et de déployer l'outil. Plusieurs orateurs ont évoqué la possibilité pour l'État de considérer que certains secteurs du fret ferroviaire pouvaient recevoir des aides publiques sans contradiction avec la directive européenne de juillet 2008. Ainsi, le transport du conteneur isolé pourrait échapper au champ d'application de la directive et être considéré comme un secteur public en raison des bénéfices sociaux et environnementaux qu'il procure.

Par ailleurs, il a été démontré lors de ce débat que la filialisation des activités rentables du fret risquait de ne laisser à B-Cargo que les activités qui le sont moins et donc de conduire cette entreprise à la faillite.

J'ai pu prendre connaissance du plan industriel présenté le 24 août dernier par la SNCB aux syndicats et qui est censé répondre à ces enjeux importants. Or, monsieur le ministre, il apparaît aussi long que vague et inopérant à ce stade pour relever le défi du sauvetage et du redéploiement de B-Cargo.

Les conséquences de ce plan se présentent sous trois angles dommageables: des pertes de poste de travail, des attaques sur le statut des travailleurs du rail – flexibilité accrue, remise en cause de leur statut unique – et désertification de l'infrastructure dans certaines zones, notamment en Wallonie.

Nous nous inquiétons également du fait qu'il envisage, parmi ces hypothèses, l'arrêt pur et simple des activités ou la revente de B-Cargo. Or la seule option valable nous semble le maintien de cette entreprise au sein de la SNCB et son redéploiement.

À l'analyse, monsieur le ministre, ce plan suscite de nombreuses questions sur le déséquilibre dans l'affectation des emplois entre régions, sur la localisation future des ateliers, sur les menaces envers le statut des cheminots, sur les pertes d'emploi annoncées et sur le reclassement des travailleurs concernés. Nous nous interrogeons également sur le maintien de possibilités de déploiement ultérieur de l'activité de fret ferroviaire, qui est essentielle dans le contexte climatique mondial.

Il reste beaucoup de choses à inventer en la matière, notamment en ce qui concerne les marchandises transportées par camion. Dans ce contexte, il importe qu'aucune mesure irréversible ne soit prise.

J'en viens à mes questions, monsieur le ministre.

Parmi les pistes d'avenir envisagées dans le plan industriel de B-Cargo, quelle est celle que vous et le gouvernement privilégiez?

Êtes-vous prêt à envisager d'autres idées plus ambitieuses que celles qui sont actuellement évoquées? Ainsi, pourriez-vous retransférer les infrastructures gérées par B-Cargo vers Infrabel? Comme entreprise publique, cette dernière pourrait alors intégrer ces infrastructures dans un plan global de transport de marchandises.

Êtes-vous prêt à procéder à la recapitalisation nécessaire de B-Cargo? Quels arguments apporterez-vous à la Commission européenne relativement à cet apport ainsi qu'aux recapitalisations passées? Si vous n'êtes pas prêt à cette recapitalisation, quel est votre plan B?

Êtes-vous prêt à étudier la possibilité de considérer comme service public certains secteurs du fret ferroviaire, en raison de leur avantage environnemental, comme cela se pratique dans certains États membres?

Quelles sont les initiatives prises par la SNCB pour renforcer la demande de transport de marchandises par train? Ne faudrait-il pas envisager la mise sur pied de plates-formes multimodales qui pourraient constituer un atout nouveau et concurrentiel, attirant de nouveaux clients vers le fret ferroviaire? N'y a-t-il pas lieu à ce sujet de se concerter avec les Régions? Des contacts existent-ils en ce sens?

Pour ce qui concerne la répartition géographique future des ateliers, ne craignez-vous pas que la concentration des ressources humaines et techniques et des activités d'entretien des locomotives dans une seule région, en l'occurrence dans les ateliers d'Anvers, conduise à terme à une perte d'expertise dans les

autres régions? N'y a-t-il pas lieu de prévoir une répartition des outils plus équilibrée, tout en tenant compte de ce pôle important qu'est Anvers et en respectant un objectif d'efficacité de gestion, à permettre le développement du transport de marchandises sur l'ensemble du territoire? Est-il envisagé, dans ce cadre, d'ouvrir les ateliers à des opérateurs extérieurs dont le matériel pourrait être entretenu ou réparé par les travailleurs de B-Cargo, ce qui pourrait générer des recettes complémentaires? Quel est l'avenir des terrains qui, demain, ne seraient plus utilisés dans le cadre d'activités de B-Cargo?

Quel est le nombre d'emplois menacés chez B-Cargo? Disposez-vous d'un plan d'entreprise complet permettant de visualiser ces évolutions, siège de travail par siège de travail, tant pour ce qui concerne les activités voyageurs que fret? Pourquoi n'a-t-il pas pu être communiqué aux représentants des travailleurs? Quelles sont les garanties de reclassement du personnel concerné dans les autres filiales de la SNCB? Quelles sont les garanties en termes de préservation du statut actuel et de son unicité?

Monsieur le ministre, cela fait longtemps que nous ne nous sommes plus vus. Mon intervention était un peu longue mais vous comprendrez qu'à nos yeux, il s'agit d'un enjeu absolument central. Aujourd'hui, nous sommes à la croisée des chemins et il était important que nous puissions ici faire le point sur ce dossier. J'espère que vous aurez des réponses convaincantes en la matière.

Le **président**: Monsieur le vice-premier ministre, neuf questions sont jointes à cette interpellation. Celles-ci compléteront sans aucun doute les demandes de M. Gilkinet. Je commence par poser de mon banc la question que je vous ai envoyée.

04.02 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, la baisse des activités de B-Cargo survient à un moment où cette filiale de la SNCB présente toujours des signes de fragilité, du fait de l'organisation de son autonomie à la suite des exigences européennes. En résumé, il convient d'adopter des mesures conjoncturelles qui viennent se superposer aux mesures structurelles qui étaient déjà programmées.

Pour pouvoir équilibrer les comptes de l'entreprise, B-Cargo devrait réduire ses coûts opérationnels de 100 millions d'euros et entamer des nouvelles démarches en vue de renforcer son activité commerciale.

Selon certaines sources, cette nouvelle organisation entraînerait la réduction effective de 900 personnes et l'organisation d'une plus grande flexibilité pour les travailleurs.

M. le vice-premier ministre peut-il nous faire savoir:

1. Où en est le processus de mise en place de cette nouvelle organisation en vue de rétablir l'équilibre des comptes d'ici 2011-2012?
2. Où en est le processus d'accord de la Commission européenne sur l'augmentation de capital réalisée en 2004?
3. Sachant que la SNCB Exploitation et Infrabel vont lancer un plan de recrutement de plusieurs milliers de travailleurs à l'avenir pour remplacer les départs naturels, les 900 travailleurs dont les postes disparaîtraient au sein de B-Cargo seront-ils prioritairement affectés à ces nouveaux emplois par transfert?

04.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zoals reeds aangehaald door de heren Gilkinet en Bellot, werd in augustus een nieuw industrieel plan opgemaakt voor de goederendivisie van de NMBS, met name B-Cargo. Dat is eigenlijk het plan van de laatste kans, want de opties verkoop of faillissement zijn hier niet langer uitgesloten.

Eind juli kregen wij cijfers te zien van januari tot april 2009, waaruit blijkt dat B-Cargo marktaandeel verliest, met name van 92 % naar 86 %, terwijl Crossrail en de Franse spoorwegmaatschappij SNCF hun marktaandeel bijna verdubbelen. Natuurlijk is dat iets gemakkelijker omdat het over kleinere percentages gaat.

Ik vermoed dat het marktaandeel van B-Cargo nog kleiner zou zijn geweest als de concurrentie toegang zou hebben gekregen tot de rijpaden die B-Cargo tegen zwaar verlies afhuurt voor een ongekende reden.

Het structureel plan werd op 24 augustus aan de vakbonden voorgelegd. Die gesprekken lopen dus al een tijdje, maar ik heb nog weinig van het resultaat gehoord, vandaar de volgende vragen, mijnheer de minister.

Ten eerste, kunt u het verlies van B-Cargo in België in vergelijking met andere spoorwegvervoerders

duiden? Ik verwees ter zake reeds naar het marktaandeel. Het is natuurlijk gemakkelijk om te zeggen dat het allemaal de schuld van de economische crisis is. In het strategisch plan hoopt men midden 2010 op een conjunctuurstijging. Dit zou een van de zwakke punten van het plan kunnen zijn. Wat ik vaststel, is dat onze concurrenten wel degelijk hun marktaandeel kunnen verhogen.

Ten tweede, kunt u meer duiding geven over het beleid van de bestuurders van B-Cargo? Ik heb vroeger reeds vragen gesteld over het afhuren van rijpaden, die dan niet zelf worden gebruikt. Zo is er in het verleden nog een aantal, ik noem het strategische fouten of verkeerde visies, gebeurd. Ik denk aan het zich uitsluitend concentreren op de markt van de staalindustrie. Welke garanties hebben wij dat de bestuurders deze keer wel de juiste strategische keuzes maken?

Ten derde, wat zijn de mogelijke reddingsplannen om met rechtstreekse of onrechtstreekse financiële tussenkomsten van de Belgische Staat B-Cargo er bovenop te helpen? Hoeveel is de Belgische Staat bereid te geven?

Frankrijk heeft vorige week een herstelplan bekendgemaakt om tegen 2013 haar goederendivisie uit de rode cijfers te halen en heeft daarvoor 7 miljard euro veil. Ik heb daarover een bijkomende vraag. In hoeverre kunnen wij concurreren als Frankrijk een dergelijk zwaar geschat bovenhaalt? Wij hebben in het verleden de Fransen naar België uitgenodigd voor een samenwerking met B-Cargo. Binnen de kortste keren hebben zij die samenwerking stopgezet en zijn zij nu een zeer belangrijke concurrent geworden.

Hebben wij een kans op slagen met een dergelijke concurrent?

Vraag vier betreft de verschuivingen van het personeel van B-Cargo naar andere entiteiten van de Belgische spoorwegen. Ik denk dat daarover in de kortste keren duidelijkheid moet komen, of kunt u die nu reeds geven?

Tot slot, hoe is het overleg tussen het bestuur van B-Cargo en de sociale partners verlopen? Hoe verloopt het verder?

04.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik heb twee vragen ingediend. Niet om over een dubbele spreektijd te kunnen beschikken, maar enkel en alleen omdat ik, een week nadat ik mijn eerste vraag had ingediend, in krantenartikels zag dat de situatie nog veel slechter was geworden.

Mijnheer de minister, andere sprekers hebben ook al opgemerkt dat de situatie niet vijf voor twaalf is, maar eigenlijk al vijf na twaalf. Wij hebben in deze commissie een bespreking en een hoorzitting gehad waarin een aantal organisaties een soort reddingsplan hebben voorgesteld. Op dat moment had de directie zelf nog geen plan of wou zij althans nog niet in haar kaarten laten kijken.

De ongerustheid bij het personeel is enorm. Er bereiken ons cijfers van 500 tot 900. Waarschijnlijk ligt het aantal van 900 dicht bij het realistische aantal, en mogelijks wordt het nog erger. Het personeel vreest dat alleen zij het gelag zullen moeten betalen. Volgens hen werden er in het verleden geen ingrijpende managementkeuzes gemaakt.

In mijn tweede vraag had ik mij meer gefixeerd op een aantal financiële elementen. Het verlies van 121 miljoen euro in 2008 stond in het publicatierapport van de NMBS. Het geschatte verlies voor 2009 wordt her en der begroot op 168 miljoen euro. Het gevolg hiervan is dat, als deze tendens wordt voortgezet, het eigen vermogen in 2012 negatief wordt wat een de facto faillissement betekent van de maatschappij.

Op het moment dat ik mijn tweede vraag heb ingediend, had ik het blaadje van de NMBS onder ogen waarin stond te lezen: "Visie in tijden van crisis". In het artikel stond te lezen dat de NMBS al te vaak de pispaal is van dit land. Dit stond te lezen in het edito. Dit noopte mij toch tot het stellen van een aantal bijkomende vragen over het financiële aspect.

Ten eerste, hoe zit het nu eigenlijk met het herstructureringsplan? Hoe ver staat men vandaag? In een eerste versie werd gesproken over een mogelijke filialisering. Blijkbaar is er nu het idee om terug te opteren voor een 100 % NMBS-dochter met een opdeling van activa en passiva.

Ten tweede, wat is het resultaat van de filialen IFB, Rail Force en Xpedis? Welke invloed heeft dit op heel de situatie?

Ten derde, in Frankrijk plant men overheidssteun te geven aan de cargosector. Kan zoiets in ons land?

Ik dacht dat we tijd hadden tot begin oktober om een plan in te dienen, het is dus vijf voor twaalf.

Wat is concreet het verwachte banenverlies? Hoe zullen de afgevoelde personeelsleden van Cargo in de andere takken van de vervoersmaatschappij worden ingezet?

In 2004 was er een eerste herstructureringsplan. Ik vraag al lang achter de resultaten van dat plan opdat we lessen zouden kunnen trekken naar de toekomst toe. Tot op heden heb ik nog steeds geen evaluatie verkregen.

Men zegt dat de crisis geen voorgaande kent. Wat is de verhouding tussen het structurele en het conjuncturele verlies in dat cijfer van 121 miljoen euro?

Wat is de kost van de ongebruikte rijpaden in voorgaande jaren?

Als ik spreek over managementkeuzes dan heb ik het ook over het aantal vastgelegde rijpaden. Het is net iets te goedkoop om te zeggen dat de conjuncturele crisis ervoor zorgt dat het aantal ongebruikte rijpaden met dat percentage wordt verhoogd.

In het jaarverslag van de NMBS staat een materiaaltabel: zoveel locomotieven, zoveel rijwagens, enzovoort. Waar deze worden ingezet staat echter nergens vermeld, zowel wat de reizigers als wat de cargo betreft. Hoe is deze verhouding? Dat lijkt mij belangrijk in het kader van een sanering en een gezondmaking van een mogelijke goederenvervoergroep.

04.05 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de minister, collega's hebben reeds meerdere malen gezegd dat zonder ingrijpende herstructureringen een verkoop of zelfs een faillissement van de goederendevisie van de NMBS niet langer uitgesloten zal zijn. Daarom heeft B-Cargo een industrieel plan dat voorziet in een aantal grondige interne hervormingen. Het plan steunt ook op een aantal externe factoren, zoals de goedkeuring van een kapitaalverhoging van 644 miljoen euro door de Europese Commissie.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken van deze interne hervormingen? Kunt u als minister bevestigen dat het plan van B-Cargo ook steunt op deze bijkomende kapitaalverhoging? Wat is de positie van de regering hierin? Wanneer kan men hierover definitief uitsluitel verwachten van de Europese Commissie? Kunt u bevestigen dat er rekening zal worden gehouden met een eventuele verkoop van B-Cargo of een eventueel faillissement en wat zouden de gevolgen daarvan zijn?

04.06 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, als u het mij toestaat wil ik het belangrijke economische dossier B-Cargo even beschouwen vanuit de optiek van tewerkstelling en veiligheid. Het zou een drama zijn mochten wij zomaar besluiten dat B-Cargo geen levensvatbaar project meer is, temeer dat er ook paniek zou zijn bij het personeel dat dan nog sneller zou muteren naar de privéoperators op de markt, met alle problemen vandien voor het herstel van B-Cargo zelf.

In het plan wordt er gerekend op een stuk meer polyvalentie van het personeel als het gaat om diensturegeling of het combineren van verschillende functies. Ik wil er toch op wijzen dat uitgebreide studies hebben getoond, ook in de NMBS, dat dit ernstige complicaties heeft op het gebied van de veiligheid. Wij hebben nog discussies gevoerd onder andere rond gecombineerde functies. In het verleden zijn er talrijke voorbeelden van geweest dat dit niet de meest opportune weg is.

Er wordt gekeken naar het personeel, maar er wordt ook terecht gekeken naar het management. Daarnet is de kwestie geëvoceerd van het aantal niet-gebruikte afgehuurde rijpaden. Is dat een contractueel beding en moet dat gerespecteerd worden of kan er in de toekomst serieus op worden bespaard?

Wat die veiligheidsbeheersing betreft zien wij vaak dat privéoperators niet alleen het strenge karakter of de stijl hanteren van de klassieke maatschappij, dat ze zich blijkbaar minder gebonden voelen door dat wetgevend kader. Ik ben er zeker van dat dit komt omdat daar striktere controles aan de orde zijn. Goederenvervoer is een complexe zaak, die niet evident te controleren is. Het vraagt technisch doorgedreven inzicht en misschien is de nodige capaciteit niet altijd voldoende voorhanden in de administratie.

De spoorweginfrastructuur is een ander element, dat momenteel misschien minder flexibiliteit toelaat. Naast flexibiliteit en polyvalentie van het personeel, zal een deel van de oplossing in de infrastructuur moeten worden gezocht. Multimodale goederenplatforms en dergelijke kunnen ook bijdragen tot een verbetering van de positie van B-Cargo.

In het kader van de kapitaalsverhoging zijn er toch dissonante klanken in de NMBS-Groep, tussen de Holding en de Maatschappij. Misschien kan de minister even toelichten waarom dat niet eendrachtig wordt onthaald of wat de precieze problemen zijn bij het op elkaar afstemmen van de posities van de verschillende topmanagers.

Het gaat er in essentie om of men bij de herstructurering al dan niet primordiaal denkt aan het uitbreiden van het takenpakket en het terugschroeven van de opleiding – het personeelsaspect – of dat men langs de andere kant ook kiest voor het creëren van een dynamische werkomgeving, door materiële en infrastructurele ingrepen, met alle gevolgen van dien, in de twee richtingen, voor de veiligheid?

Ik kom tot mijn concrete vragen.

Welke impact zullen de plannen hebben voor het personeel, als het gaat over de evolutie van de werkgelegenheid? Welke overgangsmaatregelen zijn er? Welke rol kunnen rekruteringen in andere segmenten van de NMBS-Groep spelen in het kader van de reorganisatie? Wat zal de flexibiliteit concreet betekenen voor het personeel?

Wat zijn volgens u in de toekomst de kerntaken van B-Cargo? Om het algemene debat te schetsen, is het interessant om te vernemen hoe de minister denkt over de aanwezigheid van een publieke of semipublieke operator als B-Cargo in een geliberaliseerde context, in een gedeeltelijk geprivatiseerd spoorverkeer? Hoe zit het in de toekomst met die complementariteit?

Het drama van B-Cargo is geweest dat zij zich qua marktpositie steeds meer heeft moeten enten op de interessante, rendabele delen, die in een eerste ronde van “cherry picking” waren ingenomen door de alternatieve operatoren. Als die complementariteit niet meer door een publieke dienstverlening kan worden gegarandeerd, omdat het misschien minder rendabel is, heeft dat natuurlijk heel wat economische en ecologische gevolgen. Dan worden delen van de markt niet meer bediend, soms door het ontbreken van infrastructuur. Ik heb daarnet aangehaald dat zulke lacunes, eens ze uit het landschap verdwenen zijn, nog zeer moeilijk in de toekomst kunnen worden opgevuld, met alle spijtige gevolgen van dien voor een duurzame mobiliteit.

04.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, in het voorjaar reeds luidde het dat de toestand van B-Cargo catastrofaal was. De heer Descheemaeker startte een overleg om B-Cargo tegen 2012 terug op de sporen te krijgen. Inmiddels is de situatie nog verslechterd en wordt er al gesproken over, verkoop, drastische afslanking en zelfs stoppen van de activiteiten.

Via de pers vernamen wij dat de stopzetting of de verkoop van B-Cargo twee mogelijke scenario's zijn, mocht het herstructureringsvoorstel van de directie geen succes kennen. Bovendien las ik in dezelfde pers dat u het dossier aan het bestuderen bent. Daarmee is volgens de krant in kwestie het dossier in politiek vaarwater gekomen. Dat was natuurlijk al langer het geval; ook de staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Schouppe, een partijgenoot van u, zei in het voorjaar in De Tijd: "Dat betekent inderdaad dat B-Cargo veel flexibeler, veel efficiënter en veel meer rendabel moet gaan werken. Het zal uit een ander vaatje moeten tappen en veel onafhankelijker van de NMBS moeten opereren, tenminste als het wil overleven. Als het dat niet doet, wordt zijn rol gewoon overgenomen door de Duitsers, de Fransen en nog een paar private maatschappijen. Onze kostprijs ligt nog veel te hoog. Dat moet veranderen, anders zal B-Cargo ook nooit kunnen concurreren met het wegvervoer". Wat verder zegt hij nog: "De grote fout die de NMBS heeft gemaakt is dat zij een simpele uitvoerder van transportopdrachten is geworden. Zij beheerst de vervoerstromen niet meer. Ik heb er steeds voor gepleit om de hele ketting (...). Andere maatschappijen, zoals Deutsche Bahn hebben dat perfect begrepen; zij kunnen een totaaldienst van deur tot deur aanbieden en zijn daarmee tot een van de belangrijkste transporteurs van Europa uitgegroeid", tot daar de woorden van de heer Schouppe.

Mijnheer de vice-eerste minister, ook voor het personeel van het bedrijf, zou ik willen weten hoever het staat met B-Cargo? Heeft het bedrijf nog een toekomst en zo ja, hoe ziet die toekomst eruit?

04.08 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, début septembre, je vous ai adressé une question écrite à propos des emplois à la SNCB. À ce moment, la presse était assez rassurante, on avait engagé plus de 1 000 personnes au sein du groupe SNCB durant le premier semestre 2009. Ce n'était pas étonnant car on sait qu'au sein du personnel, on va assister à 55 % de départs dans les dix ans à venir, ce qui fait environ 2 000 personnes à recruter par an. Mais il y avait un bémol car on disait que ceci devait être tempéré en raison du reclassement interne qui résultait de la restructuration de B-Cargo.

Dans le courant du mois de septembre, des informations plus précises nous sont parvenues, ce qui justifie ma question orale de ce jour.

Monsieur le ministre, confirmez-vous les informations parues dans la presse du 8 septembre, à savoir la volonté de supprimer plus de 900 emplois d'ici début 2011?

Confirmez-vous la volonté de la direction de la SNCB d'exiger des travailleurs de B-Cargo une flexibilité encore accrue notamment via l'imposition de nouvelles tâches administratives, une dérogation au régime fixe des trois fois huit ou encore l'introduction de prestations de onze heures pour les conducteurs en service international?

Où en sont les discussions avec les partenaires sociaux à ce sujet?

La SNCB envisage-t-elle d'étendre ces mesures concernant le personnel de B-Cargo à l'ensemble du personnel du groupe SNCB?

Enfin, on a évoqué la situation de la France, qui vient de décider de développer sa politique de fret ferroviaire et a investi en ce sens. À l'inverse de la France, la SNCB a-t-elle choisi la restructuration et les suppressions d'emplois au sein de B-Cargo plutôt que le déploiement d'un véritable plan industriel permettant de développer une politique de fret ferroviaire?

04.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de interpellatie en vragen van de verschillende collega's tonen aan dat dit een belangrijk dossier is. Het is ook een belangrijk dossier voor de NMBS de komende weken en maanden.

De toestand is inderdaad zeer ernstig. Als wij niets doen, dreigt B-Cargo in 2012 failliet te gaan. Er is het verlies dat verwacht wordt voor 2009. Collega Geerts sprak over 168 miljoen euro. Ik heb cijfers gezien tot 188 miljoen euro. Dat wil zeggen dat men nog dieper gaat dan de situatie in 2002, toen de situatie reeds als dramatisch werd bestempeld. Er is dus inderdaad actie nodig.

Er is het feit dat er een industrieel plan voorbereid wordt. Als ik het goed heb begrepen, zou dat een van de komende weken aan de raad van bestuur worden voorgelegd. Wij kunnen alleen maar blij zijn dat er een industrieel plan klaar is. Dat betekent ten minste dat men bij de NMBS toch nog gelooft in een toekomst voor B-Cargo. Dat lijkt mij toch een belangrijke voorwaarde te zijn, ook naar het personeel toe.

Er zitten daarin een hele reeks voorstellen en herstructureringsmaatregelen naar personeel, naar rangeerstations en dergelijke meer. Aan overheidszijde is het mijns inziens echter toch vooral belangrijk om te kijken naar de kapitaalbreng waarop gerekend wordt.

De heer Descheemaeker heeft het volgende toegelicht tijdens de hoorzittingen in het voorjaar. Hij heeft toen gesproken over de oprichting in 2005. Toen was er sprake van 1 239 miljoen euro die gefaseerd zou ingebracht worden. Daarvan is ondertussen 595 miljoen euro ingebracht. Bij de NMBS rekent men erop dat die resterende 644 miljoen nog zal doorgestort worden vanuit de holding.

Ondertussen is natuurlijk de Europese Commissie een onderzoek daarnaar aan het doen. Een belangrijke vraag daarbij is hoe ver het daarmee staat en of dit perspectief biedt dat die 644 miljoen effectief nog zal kunnen doorgestort worden.

Anderzijds zegt de Europese Commissie immers ook dat staatssteun in een geliberaliseerde markt uiteraard uit den boze is, maar staat ze het nog één keer, voor de laatste keer toe op voorwaarde dat het gekoppeld is aan een heel duidelijk herstructureringsplan voor 31 december 2009. Dat is in politieke termen natuurlijk overmorgen. Als dit nog gerealiseerd moet worden, zal er snel geageerd moeten worden.

Mogelijk kan er wel een voorwaarde zijn dat B-Cargo naar een afzonderlijke juridische entiteit zou moeten evolueren. Dat is dan ook een belangrijke tweede vraag. Behoudt B-Cargo een toekomst binnen de globale NMBS-groep? Of denkt men er effectief over na om B-Cargo te gaan afzonderen van de rest van de groep?

Dat waren nog een aantal losse bedenkingen aanvullend bij alle vragen die reeds gesteld waren.

04.10 Minister **Steven Vanackere**: Ik wil toch klaar en duidelijk zeggen dat het een van de belangrijkste onderwerpen betreft die we vandaag kunnen aankaarten. We zullen het de komende weken ongetwijfeld in een bepaalde richting zien evolueren. Wat we hier bespreken is niet alleen van fenomenaal belang voor enorm veel mensen, het werpt ook een licht op hoe wij de toekomst van het goederenvervoer per spoor in België zien. Deze discussie heeft implicaties voor de beste modale shift en de voorkeur die men geeft aan bepaalde vormen van vervoer in vergelijking met hun milieu-impact. Het heeft niet alleen invloed op de werkgelegenheid of op de meest ecologische manier om de goederenstroom in ons logistieke België te organiseren, het heeft ook te maken met de toekomst van de NMBS-groep en al haar activiteiten. Ik kan, samen met iedereen die op het grote belang van deze discussie heeft gewezen, alleen maar bevestigen dat ik dezelfde mening ben toegedaan.

Ik wil er op wijzen dat B-Cargo een concurrentiële activiteit is. Zij wordt niet door een beheerscontract geregeld en dus is de positie van een minister ten aanzien van die realiteit een andere dan deze waar hij wel behoever is van de afspraken die binnen het kader van een beheerscontract zijn gemaakt. Een lid van deze commissie heeft het samengevat als: "de minister studeert". Ik kan u verzekeren dat ik meer doe dan studeren. Ik zal niet aarzelen om, daar waar ik kan, mijn invloed te gebruiken om de zaken in een bepaalde richting te sturen. Anderzijds kan ik mij niet in de plaats stellen van zij die het management van het bedrijf in handen hebben, of van zij die in het kader van de sociale dialoog een bijzonder grote verantwoordelijkheid dragen.

Het klopt dat de NMBS haar industrieel plan heeft uitgewerkt en nu tracht te verfijnen voor de activiteiten van B-Cargo. Het is logisch, gelet op de impact voor de tewerkstelling en de werkomstandigheden van het personeel, dat daarvoor onderhandelingen met de syndicale organisaties zijn opgestart, meer bepaald sinds november 2008.

Bekijk dit niet als een manier om de ene of de andere met een kluitje in het riet te sturen. Alles wat de onderhandelingen kunnen helpen, zal ik hier naar voren brengen. Alles wat de onderhandeling echter kan bemoeilijken, zal ik onvermeld laten. Dat zou pas van onverantwoord gedrag getuigen.

In sommige opzichten zal ik dus niet op uw vragen antwoorden. Dat is niet omdat ik er vergeet op te antwoorden, maar omdat ik vind dat het aan ons toekomt om alle kansen te geven aan dat industrieel plan en aan de moeizame discussies die er vandaag tussen de sociale partners nodig zijn om een vorm van consensus te bereiken over maatregelen die niet alleen verantwoordelijkheid, maar ook moed vereisen (...) en waarvoor men in sommige omstandigheden ook offers zal moeten brengen.

Wie zegt dat een industrieel plan alleen een managementvraagstuk is en een goed inzicht vraagt in wat de markt te bieden heeft, zonder de blik op de kostenstructuur van een en ander, gaat misschien toch wat kort door de bocht.

Ik denk dat beide elementen, zowel een goede positionering van B-Cargo op de markt met een goede toekomstvisie en een duidelijke kijk op welke marktsegmenten men wil behouden, verbeteren of veroveren, evenals een duidelijke, eerlijke blik op de kostenstructuur van de organisatie, belangrijk zijn. Beide componenten veronderstellen beslissingen die idealiter zoveel mogelijk in consensus worden genomen. Als minister wil ik door mijn verklaringen hier in elk geval geen roet in het eten gooien.

Degenen die hebben gezegd dat wij stilaan het einde van de vooropgestelde timing bereiken, hebben helemaal gelijk. Ik heb daarover in mijn contacten met de directie van de NMBS geen misverstanden laten bestaan.

Voor een van de mogelijke pistes is er een duidelijk gesprek met Europa nodig. Dat gesprek kan niet onvoorbereid of geïmproviseerd gebeuren. Als men een eventueel beroep op een aantal Europese kansen in het kader van de Europese richtlijnen wil hanteren, is het duidelijk dat intern in de organisatie in de "komende" dagen de kans moet worden geboden om op basis van een goed sociaal overleg tot duidelijke

conclusies te komen, en ideaal gezien tot een industrieel plan dat de instemming kan wegdragen of minstens de bereidheid om zich niet op een negatieve manier op te stellen. Dat wil ik alle kansen geven.

Als de activiteit van B-Cargo een kans op overleven wil hebben, is het natuurlijk absoluut noodzakelijk om ook goed te kijken naar de situatie van het personeel. Volgens een eerste raming zouden inderdaad ongeveer 900 arbeidsplaatsen betrokken zijn. De uitdaging van de hele NMBS-groep zal erin bestaan het beschikbaar gekomen personeel toe te wijzen aan andere taken binnen de groep.

Dat moet niet noodzakelijk tot nodeloze paniekerige reacties aanleiding geven. U hebt ongetwijfeld ook de verklaringen gelezen van een van de grote verantwoordelijken van de holding.

Hij wijst op de enorme behoefte aan rekrutering voor de NMBS-Groep in de toekomst. Net zoals dat het geval is voor het openbaar ambt in het algemeen, wordt de NMBS-Groep de komende tien jaar geconfronteerd met de pensionering van ongeveer veertig procent van het personeel effectief. Dat betekent dat het heraanwenden van personeelsleden die vandaag worden geaffecteerd van een activiteit naar een andere, een oplossing kan zijn voor betrokkenen die werkzaam willen zijn in een ander onderdeel van de groep.

Het is juist dat tijdens de periode 2003-2007 de resultaten van B-Cargo zich progressief herstelden en in ieder geval verbeterden, maar zonder evenwel tot een financieel evenwicht te komen in 2007. Er werd dus wel vooruitgang geboekt, maar niet genoeg om volledige gewapend te zijn tegen de huidige crisis.

Mon prédécesseur, Mme Vervotte, s'inquiétait déjà de l'avenir de B-Cargo lors de la présentation des résultats financiers du premier semestre 2008. En octobre 2008, elle a demandé à la SNCB de lui présenter au plus tard le 31 janvier 2009, un plan industriel garantissant l'assainissement de B-Cargo dans les trois années à venir, entre 2009 et 2011. Certes, la perte structurelle constatée de 85 millions équivaut à la moitié de celle constatée cinq ans auparavant. Mais il convient d'y ajouter 30 millions d'euros résultant du début de la crise économique.

D'aucuns l'ont mentionné: la situation du fret ferroviaire dans l'ensemble de l'Europe est mauvaise. Par rapport à 2008, on constate une baisse des tonnages transportés au premier semestre 2009 de 33 % à la SNCF, de 25 % à la Deutsche Bank en Allemagne, de 35 % pour RENFE en Espagne, de 34 % en Suisse. Pour B-Cargo, les chiffres sont encore moins bons, avec une baisse de l'ordre de 41 %.

Wie naar een verklaring daarvoor zoekt – want wij hebben die uiteraard ook gezocht – mag niet naast het feit kijken dat B-Cargo, dat een relatief kleine speler is, in een aantal marktsegmenten beter vertegenwoordigd is dan in andere. Het heeft meer bepaald in de segmenten die met grondstoffen te maken hebben, staal en dergelijke, een sterkere positie, verhoudingsgewijs, dan de anderen. Wat een kracht is wanneer er geen crisis is, is natuurlijk bij het begin van een crisis een extra nadelige factor.

Voor men grootse conclusies trekt over verkeerde strategieën moet men bedenken dat wanneer op een zeker ogenblik de economie opnieuw aantrekt, het aannemelijk is dat het herstel van de transporten van grondstoffen, bijvoorbeeld staal, ook sterker aangetoond zal kunnen worden in het herstel van B-Cargo. Ik zeg dit gewoon om toe te lichten dat het klopt dat men als het gaat over keuzes inzake marktpositionering men wel naar de realiteit kan kijken, maar dat begrip van het gros van wat er vandaag aan de hand is een blik op de kostenstructuur van de organisatie veronderstelt. Het is niet alleen een verhaal over de keuze van hoe men zich op de markt positioneert.

Les grandes lignes du plan industriel sont les suivantes:

- la consolidation des mesures déjà prises durant la période 2002-2008 en continuant à travailler selon trois lignes directrices, à savoir être un opérateur régional fort, un gestionnaire des corridors internationaux qui desservent notre pays et une spécialisation dans certains segments du marché;
- un nouveau plan de transport qui rationalise le nombre de trains sur les axes les plus importants sans que la capacité en termes de nombre de tonnes diminue;
- une nouvelle organisation du travail qui oriente les moyens humains et matériels en fonction des besoins des clients;
- une flexibilité accrue du personnel afin de garantir un service de qualité comparable à celui des concurrents.

Le choix d'une structure juridique ou organisationnelle pour l'activité cargo et ses répercussions pour le personnel font également partie de ce plan qui ne tient pas compte d'un changement éventuel dans la

structure du capital du groupe SNCB.

À ce jour, les organisations syndicales consultent sur la base d'un document discuté au comité de pilotage du 23 septembre. La prochaine réunion de ce comité, qui aura lieu début octobre, devrait déterminer les bases sur lesquelles un accord sera possible.

Ik heb als voogdijminister natuurlijk kennis van het industrieel plan dat de NMBS op de onderhandelingsstafel met de sociale partners heeft gelegd. De discussie over de financiële structuur van de NMBS-Groep moet prioritair binnen de groep worden gevoerd.

Het is wel juist dat wij rekening moeten houden met de Europese regels, meer bepaald deze met betrekking tot de liberalisering van de sector. De richtsnoeren van de Europese Commissie, die uitgevaardigd zijn op 22 juli 2008, beschrijven duidelijk onder welke voorwaarden een staatstussenkomst "*One time, last time*" eventueel nog zou zijn toegelaten. Ik heb in ieder geval in briefwisseling met de Europese Commissie laten blijken dat ik die optie open wil houden.

Met betrekking tot de verenigbaarheid van reeds doorgevoerde kapitaalsinbrengen met de Europese regelgeving heeft de Belgische Staat eind augustus geantwoord op de bijkomende vragen van de Europese Commissie. De Belgische Staat heeft hierop nog geen reactie ontvangen van de Europese Commissie en heeft ook geen kennis van de termijn waarbinnen hij een antwoord mag verwachten. Het is nogal wies. De Commissie kan haar eigen timing organiseren en daarop heb ik geen vat.

De kernvraag is natuurlijk gesteld door verschillende onder u: "Vindt u, mijnheer de minister, dat er nog een toekomst is voor B-Cargo?" Ja, er is nog een toekomst voor een kleine partner, een kleine operator, zelfs met een publieke poot in een sector die steeds meer bevolkt wordt door private concurrenten. Er is toekomst voor een kleine partner. Wanneer wij als Belgische economie vinden dat een groot stuk van onze toegevoegde waarde kan worden gerealiseerd door een perfecte dienstverlening aan te bieden op het vlak van de logistiek, wat uiteraard veel meer is dan een product van A naar B vervoeren, dan blijf ik het nog altijd verkieslijker vinden dat wij ons daarin met een eigen partner kunnen positioneren. Liever dit dan mee te maken dat Duitsers, Fransen of andere internationale groepen die meerwaarde hier voor ons komen realiseren en vervolgens ook een groot stuk van de verdiensten naar hen toe trekken. Ja, er is dus een toekomst. Er is zeker ook een voldoende grote wil om ervoor te zorgen dat de NMBS-Groep in staat is om daarin een grote rol te spelen.

Wanneer ik enkele seconden aarzelde vooraleer ik ja zei, dan is dat omdat het een conditioneel ja is. Er gaan in de komende uren en dagen heel duidelijke keuzes moeten worden gemaakt met betrekking tot de manier waarop men die ambitie wil realiseren. Men moet daarbij voorbijgaan aan de taboes en slogans. Men moet ook goed beseffen dat het industriële plan ook betekent dat er efficiënter moet kunnen worden gewerkt.

Wie veronderstelt dat er niets moet veranderen, tenzij de titel van het boek, zal zich vergissen. Er moet ook aan de inhoud worden gewerkt, aan datgene wat wij dagelijks doen en waarvoor duizenden mensen zich inzetten. We moeten op een ernstige manier, liefst in goed sociaal overleg, tot belangrijke beslissingen komen.

Ik kan in het Parlement alleen oproepen dat men die kans te baat neemt en dat men tracht om vrij snel tot een akkoord te komen over een industrieel plan, waarachter de overheid zich vervolgens zoveel mogelijk zal scharen, telkens in het kader van wat de Europese richtsnoeren ons toelaten te doen.

04.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, en entendant le début de votre intervention et les termes forts que vous avez utilisés, la solennité de votre ton, je me suis dit que nous partageons le diagnostic et avons le même sentiment de l'importance d'une réflexion stratégique sur l'avenir du transport de marchandises par B-Cargo et en général. Par la suite, vous avez été moins précis.

Je peux comprendre et même partager votre souci de permettre aux négociations en cours de bien se dérouler. Néanmoins, vous insistez beaucoup sur l'importance d'un accord social correct et sur les efforts à réaliser par chacun mais je trouve pour ma part qu'un accord social sans plan industriel ambitieux et sans vision d'avenir revient à faire porter la charge sur une seule des parties. Or il faut les deux; il faut peut-être faire évoluer la manière de travailler pour que B-Cargo soit plus efficace et moins coûteux mais il faut aussi une vision stratégique.

Le transport des marchandises par le rail reste indispensable et beaucoup de marchandises transportées aujourd'hui par camion, dans des volumes sans doute moins importants que le fret ferroviaire d'hier, sont appelées à être convoyées par des trains. Il faut donc une vision en la matière. Un opérateur public ou semi-public a la capacité de développer ces activités davantage qu'un opérateur purement commercial qui recherchera un bénéfice à court terme. B-Cargo a un rôle à jouer.

Je vous invite à rester attentif au maintien d'un statut unique des travailleurs et aux possibilités de réorganisation qui n'obèrent pas le développement futur du fret par rail. Je me permettrai de vous interpellier dans les prochaines semaines sur ce sujet important, non seulement en raison du nombre de travailleurs concernés mais aussi et surtout en raison du rôle que le rail devra tenir demain dans le transport.

Vous n'avez pas répondu à une série de questions, notamment sur le rôle des Régions ou la collaboration mais il y en avait beaucoup, je vous le concède. C'est pour cela que nous poursuivrons le débat dans les prochaines semaines.

04.12 François Bellot (MR): Monsieur le vice-premier ministre, j'ai compris que vous nourrissiez une certaine ambition pour B-Cargo qui restera une entreprise belge ne dépendant pas d'un grand opérateur. J'ai également compris que vous privilégiez la spécialisation en termes de besoins de nos entreprises.

En ce qui concerne la réorientation du personnel, il est logique qu'à la suite des départs naturels dans certaines divisions de la SNCB, un besoin de personnel s'y fera sentir. Par ailleurs, dans d'autres secteurs, le personnel est excédentaire. Au regard de cette situation, j'estime, pour ma part, qu'il faut réorienter ce personnel vers des branches sœurs ou des filiales de la SNCB. Or, cela ne semble pas être clair dans l'esprit de tous, notamment à la SNCB. Peut-être serait-il donc opportun que vous envoyiez un signal assez clair à ce sujet aux dirigeants de cette dernière en leur faisant savoir qu'ils devraient pouvoir "décloisonner" la gestion du personnel à court ou à moyen terme.

En tout cas, je tiens à vous remercier pour votre réponse relativement claire.

04.13 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik vond dat u behoorlijk algemeen was, maar ik begrijp dat wel. U wil de onderhandelingen respecteren en daarin begrijp ik u ten volle. Ik denk dat de toekomst van B-Cargo ons allen na aan het hart ligt. U hebt het kunnen merken aan de vele vragen die vandaag worden gesteld.

Niemand staat, na Electrabel en Fortis, te springen voor een verdere uitverkoop van België aan onze buurlanden. Ik wil op de zaken niet vooruitlopen, maar iedereen zal moeten beseffen en volgens mij beseft iedereen dat ook wel degelijk en ik hoop dat het uit de onderhandelingen mag blijken, dat de toestand ernstig is. In de eerste plaats zullen ook de sociale partners dat moeten gaan beseffen. Hierbij zijn de werkgelegenheid en de regionale verdeling, waarover een aantal collega's ook heeft gesproken, belangrijke items. Die mogen niet de overhand nemen op het commerciële belang want dan eindigen we met niets. Ter zake verwijs ik naar de sluiting van een aantal ateliers. Meteen kan men de geur van wafels beginnen ruiken, met andere woorden, het wafelijzer komt naar boven. Ik herinner mij de discussie over de postsorteercentra: als Vlaanderen er twee heeft, moeten de collega's er ook twee hebben, en omgekeerd is het vaak ook zo. In New York kunnen wij met Belgische wafels misschien een prijs winnen, maar als dit de bedrijfslogica wordt, dan zal dit opnieuw eindigen in een zwaar concurrentieel nadeel.

Mijnheer de minister, ik onthoud uw slotzin, met name dat er nog toekomst is voor B-Cargo, maar dat er wel duidelijke keuzes zullen moeten worden gemaakt.

04.14 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, als alle parlementsleden van alle politieke fracties u vandaag vragen stellen over de situatie van B-Cargo, dan duidt dit natuurlijk op ongerustheid. Ik ga met uw antwoord akkoord waarin u de situatie probeert te duiden en ons mee bevestigt dat de ongerustheid wel degelijk terecht is. Het spreekt voor zich natuurlijk dat het een commerciële activiteit is. Het spreekt ook voor zich dat het in het belang is van het sociaal overleg dat de komende uren en dagen alle kansen moet krijgen. Vandaar dat het Parlement de komende weken opnieuw dit item zal behandelen. De parlementsleden zullen deze materie blijven opvolgen. Het resultaat van dit dossier zal een enorme invloed hebben op de situatie van de ganse groep. In de komende weken zullen wij opnieuw het debat voeren over het resultaat van de onderhandelingen die vandaag plaatsvinden.

04.15 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de vice-eerste minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord, al

begrijp ik dat u op sommige specifieke punten niet kan ingaan. Ik ben tevreden dat u, in uw hoedanigheid van minister, bereid bent enige invloed uit te oefenen waar dat mogelijk is.

Uit uw antwoord blijkt duidelijk dat het hele project – wie er ook bij betrokken is – slechts slaagkans heeft, in welke zin ook, als alle partijen die betrokken zijn bij de onderhandelingen begrijpen dat het niet vijf voor twaalf, maar reeds vijf na twaalf is.

04.16 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, met alle respect voor de discretie die u aan de dag legt in uw antwoord, zal ik mij beperken tot een facet van de discussie, met name de complementariteit.

Uiteraard is de eerste zorg de komende weken, maanden en misschien zelfs jaren, de economische sterke onderbouw. Het is duidelijk dat bepaalde zeer rendabele lijnen moeten kunnen worden uitgebaat door B-Cargo, eventueel als kleinere partner. Om de meerwaarde op langere termijn in de verf te zetten, precies door die specifiek publieke structuur, zal hard moeten worden gewerkt aan de complementariteit. Het is vaak zo dat er voor veel bedrijven geen verantwoord economisch alternatief bestaat. Een aantal schakels is weggevallen. Ik denk aan de gebruiken bij De Post. Ook privébedrijven, die zelf een infrastructuur uitbouwden en wilden investeren, konden niet meer worden bediend.

Als de zaak op de rails komt, om het zo plastisch uit te drukken, zal er, bij de discussie over de lange termijn, moeten worden gewaakt op onder andere duurzaamheid, zodat B-Cargo zich kan onderscheiden. Dat zal immers de economische meerwaarde betekenen op lange termijn. In de geconverteerde economie zal men moeten origineel en complementair zijn en niet zonder meer een imitatie van de privébedrijven die actief zijn op de markt. De intrinsieke waarde op korte en middellange termijn is, zoals u zelf zei, de verankering van tewerkstelling en kapitaal binnen de Belgische context.

04.17 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de vice-eerste minister, ik dank u voor uw antwoord.

Met mijn citaat omtrent het bestuderen van het dossier bedoelde ik niet dat u niet meer zou doen. Integendeel, ik stel thans vast dat u de ernst van de situatie wel degelijk inziet en dat u, binnen uw mogelijkheden, doet wat u moet doen. De vraag is alleen of alle actoren op het terrein de ernst van de situatie beseffen.

Wij zullen het dossier in ieder geval blijven opvolgen en uiteraard komen wij erop terug.

04.18 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, je vais reprendre mes questions.

"Confirmez-vous bien la volonté de supprimer les 900 emplois?" Vous avez répondu oui, en ajoutant qu'il y aurait une possibilité de mobilité interne dans le groupe SNCB.

"Confirmez-vous la volonté de la direction d'exiger une flexibilité accrue de la part du personnel restant?" Votre réponse est positive.

"Où en sont les discussions avec les partenaires sociaux?" Ces derniers discutent sur la base d'un document daté du 23 septembre. La prochaine réunion aura lieu en octobre. C'est pourquoi il faudra probablement y revenir.

"La SNCB envisage-t-elle d'étendre ces mesures à l'ensemble du personnel?" Là, vous ne m'avez pas répondu. Dans l'émission *Terzake*, diffusée sur la chaîne *Canvas*, Marc Descheemaeker s'est plaint des protections statutaires des cheminots et a laissé entrevoir que les mesures relatives au transport de marchandises serviraient de test pour l'activité voyageurs qui sera soumise à la concurrence en janvier 2011. C'est la raison pour laquelle je vous avais posé cette question, mais vous ne m'avez pas répondu.

Enfin, vous dites que B-Cargo a un avenir, même en tant que petit opérateur, et pourrait fournir un service de qualité. Mais vous avez tempéré en ajoutant: "À condition que l'on opère des choix clairs." Finalement, c'est le reflet de tout ce que vous nous avez dit auparavant sur la flexibilité. "Fin des tabous et des slogans. L'appel est lancé". Comme M. Gilkinet, je dirais que c'est faire reposer cette mesure principalement sur les épaules des travailleurs.

Les cheminots tiennent beaucoup à leur statut et à son unicité. C'est bien pourquoi nous avons imaginé pour la SNCB cette structure en trois parties que nous connaissons aujourd'hui à cause des règles

européennes.

J'espère qu'une véritable concertation aura lieu. Comme d'autres collègues, je reviendrai ici pour vous demander de faire le point de la situation en octobre.

04.19 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik heb weinig toe te voegen aan de reacties die al gegeven zijn. Alleen dit, om de ernst van de situatie nog eens te benadrukken. Sommigen lijken het beter door te hebben dan de anderen. 188 miljoen euro in 2009 betekent dat B-Cargo 6 euro per seconde verliest. Ik meen dat wij daar toch even bij stil moeten staan. De komende dagen zal er inderdaad beslist moeten worden, zodat er voor 31 december effectief een herstructureringsplan kan worden aangekondigd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde interpellatie en vragen van

- de heer Jan Peeters tot de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de brand in het station van Herentals en de gevolgen ervan voor de treinreizigers uit de Kempen" (nr. 363)

- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de erbarmelijke kwaliteit voor Kempense treinreizigers" (nr. 14740)

- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "problemen op bepaalde treinlijnen (Kempen, Tongeren)" (nr. 14775)

- de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de dienstverlening van de NMBS in de Kempen" (nr. 14923)

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problemen met het treinverkeer van en naar de Kempen" (nr. 14967)

- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "treinproblemen in de Kempen" (nr. 15062)

05 Interpellation et questions jointes de

- M. Jan Peeters au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'incendie à la gare de Herentals et les conséquences pour les voyageurs en provenance de la Campine" (n° 363)

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la très mauvaise qualité du service offert aux usagers des trains vers la Campine et au départ de celle-ci" (n° 14740)

- Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes concernant certaines lignes ferroviaires (Campine, Tongres)" (n° 14775)

- M. Servais Verherstraeten au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les services de la SNCB en Campine" (n° 14923)

- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes affectant les liaisons ferroviaires avec la Campine" (n° 14967)

- 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° 15062)

05.01 Jan Peeters (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zou u willen ondervragen over de brand in het station van Herentals en over het gevolg daarvan voor de treinreizigers uit de Kempen.

U weet dat er begin augustus een grote brand is geweest in het station van Herentals waardoor het treinverkeer van en naar de Kempen richting Brussel en richting Antwerpen grondig ontregeld werd voor ongeveer twee maanden. Die problemen zijn vandaag de dag nog steeds niet verholpen en blijven voortduren.

Ik zou u eerst een aantal vragen willen stellen over de brand zelf.

Wat is de oorzaak van de brand?

Is er daarnaar een onderzoek gebeurd?

De lokale veiligheidsmensen, met name onze lokale brandweercommandant en de politiemensen, hebben vastgesteld dat de brand werd veroorzaakt door het stelen van een koperen aarding op de hoogspanningslijn vijf weken voor de brand, dat die aarding niet hersteld werd, dat men daarvan nochtans in kennis was gesteld en dat men dan na vijf weken zelf een soort van test heeft gedaan op het hoogspanningsnet terwijl die essentiële veiligheidschakel, namelijk die aarding, ontbrak. Bij die test is het fout gelopen. Doordat die aarding ontbak is heel de zaak geëxplodeerd, is heel de elektronica en de seinregeling in heel de Kempen buiten dienst gevallen en is het station van Herentals afgebrand.

Zijn die vaststellingen van de lokale veiligheidsmensen juist? Is er een onderzoek gebeurd naar de oorzaak van de brand? Wat is het resultaat van dit intern onderzoek?

Welke maatregelen worden er bij de NMBS en Infrabel genomen om een herhaling van zo'n debacle in de toekomst te vermijden? Zijn er procedures afgesproken of bijgesteld voor de reactie op diefstal van aarding?

Een tweede reeks vragen gaat over de herstellingen.

Welke herstellingen dienden er uitgevoerd te worden? Wat is de kostprijs daarvan? Hoe lang gaat het nog duren?

Is er reeds een definitieve beslissing genomen over het al dan niet heropbouwen van een definitief seinhuis in het station van Herentals? Of gaat men, zoals sommige geruchten zeggen, dit definitieve seinhuis verplaatsen naar Antwerpen-Berchem? Zo ja, wanneer gaat men dat dan doen?

Een derde reeks vragen had ik in mijn interpellatie van een paar weken geleden omschreven als zijnde de overlast die de reizigers ervaren. Die overlast is zeer groot geweest: overvolle treinstellen, treinen met normaal negen stellen die verkort werden tot drie stellen – haringenpendelvervoer of sardienenpendelvervoer, noem het zoals u wilt – , veel gemiste aansluitingen in Lier en Berchem, mensen die tot vier uur per dag onderweg waren van en naar het werk in Antwerpen of Brussel.

Sinds vorige week maandag zouden die perikelen moeten opgehouden zijn, want de vroegere dienstregeling is in hoge mate terug hersteld. In de eerste week van de terug herstelde dienstregeling zijn er toch twee dagen geweest dat het treinverkeer van en naar de Kempen terug in de soep zat, met zeer grote vertragingen tot gevolg.

Ik heb dan ook een concrete vraag. Wordt er voor de gedupeerde treinreizigers, met name de treinkaarthouders, voorzien in een financiële compensatie voor dit geleden leed? Dat leed is er wel degelijk geweest.

Ik denk dan aan iets anders dan het ontbijt, dat vorige week vrijdag werd aangeboden aan de treinreizigers in de Kempense stations, of de drie Sorry Passen die men, in de media althans, heeft aangeboden aan de reizigers. De mensen willen geen gratis koffiekoeken en koffie. De mensen willen zelfs geen gratis Sorry Pass om in hun vrije tijd nog eens met de NMBS te gaan rijden. Zij willen op een correcte manier worden vervoerd, op tijd van en naar hun werk. Kunt u daarvoor een financiële compensatie in het vooruitzicht stellen?

Mijnheer de minister, ik zou ten slotte willen aandringen op een veel betere communicatie aan de reizigers. Tot vorige week vrijdag werd eigenlijk nog niet gecommuniceerd met de reizigers over de treinregeling voor de daaropvolgende maandag, de eerstvolgende werkdag.

Iedereen erkent dat het afbranden van het station van Herentals een grote crisissituatie was, die hinder heeft veroorzaakt. Dat is evident. De mensen aanvaarden dat ook, maar de jongste maanden is wel duidelijk geworden dat voor crisissituaties zeer weinig gerichte en efficiënte communicatie is uitgewerkt. Er scheelt dus nog altijd iets aan de crisiscommunicatie bij de NMBS. Wat gaat u daaraan doen?

05.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in juni van dit jaar hebben we hier een plan gelezen waarin de NMBS aankondigde om een betere treinomsluiting te krijgen voor De Kempen en Limburg. Op dat moment heb ik een vraag gesteld, waaruit bleek dat het eigenlijk alleen om het bestuderen van een plan ging, zonder concrete engagementen. We hebben toen gezegd dat zo iets teleurstellend is, voor een regio met een enorme groeicapaciteit en enorme vervoersproblemen.

We hebben dan vastgesteld dat in augustus het seinhuis in Herentals werd geteisterd door een brand. Vervolgens, meer dan een maand later, verschenen er artikels waaruit bleek dat de NMBS bussen inlegde voor mensen die eigenlijk de trein wilden nemen. Reizigers moesten vervolgens zelf de weg wijzen naar het station van Lier, waar de zogenaamde zekere aansluiting vertrok op het moment dat de mensen van de bus stapten. Er was dus geen zekere aansluiting. Mensen werden opeengestapeld en als sardientjes naar Brussel of terug naar huis vervoerd.

Op een bepaald moment zegt men dat de situatie zal verbeteren en dat de vroegere treincapaciteit zal worden hersteld. Toch blijkt men in de eerste week van de verbetering op de lijn van Turnhout naar Brussel weer onmiddellijk vast te staan tussen Vilvoorde en Schaarbeek. Men stuurt mensen terug naar Vilvoorde en men laat ze vervolgens nog eens overstappen op een andere trein. Het resultaat is dat men drie uur onderweg is van Turnhout tot Brussel.

In mijn schriftelijke vraagstelling stel ik vast, zonder aan een Calimerocomplex te lijden, dat De Kempen voor de NMBS geen prioriteit is. Op basis van de voorbeelden die in de jongste twee maanden kunnen worden aangehaald, is dat volgens mij een correcte uitdrukking. Een spoorwegmaatschappij die bussen inlegt, is de wereld op zijn kop.

Ik kom tot mijn vragen.

Wat is de oorzaak van de beperkte treincapaciteit naar deze regio?

Welke maatregelen worden op korte termijn genomen om het reizigerscomfort te verbeteren?

Welke maatregelen zullen op langere termijn worden genomen? Ik denk dan niet alleen aan de aankondiging van een plan, maar aan effectieve maatregelen, waaruit blijkt dat De Kempen door de NMBS als een volwaardige regio wordt beschouwd?

05.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de vice-eerste minister, dat perifeer gelegen regio's als de Kempen al jaren stiefmoederlijk behandeld worden is een publiek geheim. Dat een accident al eens aanleiding geeft tot overlast en tot vertragingen, daar hebben wij veel begrip voor. Het is ook niet mijn gewoonte bij elk incident een vraag te stellen in de Kamer, hoewel dat zeker soms op zijn plaats is. Maar ik meen dat in dit geval de klachten die alle lokale mandatarissen over zich heen gekregen hebben – terecht kregen zij vele telefoons, mails en brieven – aantonen dat sommige verhalen zeer schrijnend zijn en soms elke verbeelding tarten.

Door de brand reden er geen treinen, of er reden treinen met zeer veel vertraging, of treinen met veel te weinig stellen zodat niet alle mensen erin konden. Er was vaak geen communicatie en als er al communicatie was, was die vaak foutief.

Het is zeer merkwaardig dat het aantal maanden dat de situatie na de brand heeft aangesleept toch niet volstond om de berichtgeving op de website aan te passen. Die site is dus gedurende maanden nooit actueel geweest. Ik stel de vraag: is het echt niet mogelijk in de schoot van de NMBS dat men de mensen – zeker de abonneementhouders – via sms of e-mail of wat dan ook informeert? Vandaag, met de moderne communicatiemiddelen, moet het kunnen die mensen minstens wanneer hun trein niet rijdt vooraf daarvan te verwittigen. Daar is echt zeer veel fout gelopen.

Uiteraard is er enerzijds, een zekere overmachtsituatie, waarvoor ik begrip wil hebben, mijnheer de minister, maar anderzijds doen er zich ook structurele problemen voor. Structurele problemen blijken bijvoorbeeld uit het gegeven dat er in de Kempen de oost-westas tijdens de piekuren geen rechtstreekse verbindingen zijn naar Brussel via Neerpelt, Mol en Herentals. Wij vragen eigenlijk alleen dat die er in de piekperioden zouden zijn, heen en terug, naast de lijn Turnhout-Brussel, waar de trein om het uur rijdt.

Er is uiteraard ook de problematiek dat de elektrificatie nog ontbreekt op een deel van de lijnen in de Kempen. Er zijn ter zake beloftes gedaan. Ik hoop dat die beloftes de komende tijd hardgemaakt zullen worden. Dit naast de problematiek van de communicatie.

Waar ik wel bang voor ben is dat straks in het najaar en in de winter vele van de dieselstellen die op dit ogenblik op lijn 15 rijden zullen uitvallen bij gebrek aan kwaliteit. De Spaanse dieselstellen leveren niet die kwaliteit op die wij verhoopt hadden. Vele stellen vallen uit en worden niet of laattijdig hersteld. Men heeft al twee stellen naar de regio overgebracht, maar ik vrees dat die niet zullen volstaan. Ik meen dat er in deze streek, die al weinig aanbod kent, in te weinig buffercapaciteit voorzien is. Die zou het best aangevuld worden in de loop van het najaar. Zeer specifiek vraag ik: is het echt niet mogelijk extra dieseltreinen in de Kempen in te zetten die de komende maanden M6-stellen kunnen trekken in afwachting van de beloofde elektrificatie?

Hoe verloopt de communicatie naar de bevolking?

05.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik citeer uit de vele brieven en eposberichten die ik de afgelopen weken en maanden ontving.

Ik citeer uit een bericht van 25 september 2009, nadat de verbinding Turnhout-Brussel al was hersteld: "Deze morgen vertrok de trein om 7 u 04 in Turnhout met een beperkte samenstelling: zes wagons en geen dubbeldekker. Gevolg: de trein zat in Tielen reeds vol. In Herentals, Lier en Mechelen moesten de mensen zich als sardienen in een doos wringen. Het wordt hoog tijd dat deze onwaardige toestanden ophouden. Dieren worden vaak comfortabeler vervoerd. Een woordje commentaar van de treinbegeleider hebben we niet gehoord. Als klap op de vuurpijl kwam de trein met ruim tien minuten vertraging in Brussel aan."

Deze persoon zegt ook: ik moet van Sorry Pass'en of ontbijt niets meer weten. Wie gelooft dat ik met een Sorry Pass in het weekend nog zou rijden?

Deze persoon vraagt om begrip voor zijn ongenoegen. Tot op heden heeft hij nog steeds geen bericht mogen ontvangen van de NMBS die hij op verschillende adressen heeft aangeschreven.

Ik kreeg ook een bericht van een Franstalige dame die met een Nederlander in Turnhout samenwoont. Ze hadden Turnhout als woonplaats uitgekozen omdat hij in Tilburg werkt en zij in Brussel. Ze schrijft: "We kozen voor Turnhout. De situatie werd snel moeilijker en de laatste maanden rampzalig. Ik heb inderdaad het plezier gehad om regelmatig sightseeing te doen bij Antwerpen-Berchem want mijn trein was afgeschaft. Elke week minstens een keer een probleem: technisch probleem aan de locomotief, een deur die niet sluit, kabel kapot, brand. De non-communicatie is het allerergste. Op 4 augustus stond op de site dat de treinen niet verder dan Lier reden, maar dat stond niet in het station aangekondigd. Had ik het vijf minuten vooraf gehoord dan had ik een vroegere trein naar Antwerpen genomen om de aansluiting naar Turnhout te halen."

Ik wil nog een mail citeren van een opa die voor de verjaardag van zijn kleinzoon op tijd wou thuis geraken. De trein vanuit Brussel-Centraal naar Antwerpen van 16 u 32 werd aangekondigd met vijf minuten vertraging. Hij zegt: "Ik had voor deze optie gekozen omdat de lijn naar Lier-Herentals sowieso al onbetrouwbaar is voor de aansluiting naar Neerpelt. Ik wilde mij verzekeren van de aansluiting in Berchem naar Neerpelt om 17 u 19. Deze trein van 16 u 32 komt normaal gezien om 17 u 09 aan. Zelfs met deze vijf minuten ingecalculeerd was de aansluiting haalbaar, was mijn redenering en zou ik op tijd thuis zijn en in de stralende oogjes van mijn oogappel het geluk kunnen aflezen."

Sinds de perikelen in Herentals zijn er trouwens meerdere reizigers die voor deze optie kiezen, om zeker op tijd thuis te kunnen zijn. U voelt het echter al komen: "Onze trein loopt meer en meer vertraging op onderweg en ter hoogte van Mechelen wordt aan de treinbegeleidster gevraagd of de aansluiting te Berchem kan wachten."

Vlak voor het binnenrijden van het station Berchem, het is dan ongeveer 17 u 25, dus zes minuten te laat, wordt door dezelfde treinbegeleidster afgeroepen: "We komen aan te Antwerpen-Berchem. We rijden momenteel met 50 % capaciteit van tractie. Gelieve ons hiervoor te verontschuldigen. Goed nieuws voor de reizigers met bestemming Mol-Neerpelt. De aansluiting is verzekerd. Gelieve niet te treuzelen bij het overstappen alstublieft."

Dan schrijft de persoon: "Bijna klonk er een algemeen gejuich door de trein. De treinbegeleidster steeg in de

lijst van onze favorieten van niets naar nummer drie." Helaas, mijnheer de minister, op perron vijf was er niets te bespeuren. De aansluitende lijn was al vertrokken.

Mijnheer de minister, de situatie van het treinverkeer van en naar de Kempen is ernstig. Ik hoop alleen dat het niet hopeloos is. Dat de Kempen op het vlak van de mobiliteit en de spoorwegen al jaren stiefmoederlijk wordt behandeld, is geen nieuws. Het wordt hoog tijd dat er werk wordt gemaakt van een heus reddingsplan "Red de Kempense treinmobiliteit".

Mijnheer de minister, het is aan u om ons, en vooral de pendelaars, te overtuigen van uw maatregelen die ervoor zullen zorgen dat de miserie van de reizigers van en naar de Kempen ophoudt.

05.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de treinproblemen in de Kempen zijn natuurlijk niets nieuws. Helaas, zou ik durven zeggen. Ik zit nu vijf jaar in het Parlement en ik denk dat er in die periode met de regelmaat van een klok bepaalde klachten in deze commissie werden aangehaald.

Uw voorganger, die de regio uiteraard goed kent, heeft veel oor gehad naar die klachten en heeft destijds een aantal maatregelen genomen om enkele verbeteringen te kunnen realiseren. Ik denk bijvoorbeeld aan de dubbeldekkers vanuit Turnhout en het doorknippen van de verbinding Turnhout-Manage tot Turnhout-Brussel. Dit waren toch wel een aantal stappen in de goede richting.

Er worden ook nog een aantal structurele verbeteringen in het vooruitzicht gesteld, met name de elektrificatie van lijn 15. Dit zijn allemaal elementen die erop wijzen dat er wel degelijk interesse is om tot een betere dienstverlening te komen in de Kempen.

Dit wil natuurlijk niet zeggen dat er vandaag geen problemen meer zijn, wel integendeel. Deze problemen werden hier al ruimschoots toegelicht. De oorzaak daarvan is natuurlijk een geval van overmacht, namelijk een brand in een seinhuis. Er kan mogelijks wel worden gezocht naar eventuele verantwoordelijken, maar elke reiziger kan volgens mij begrijpen dat het treinverkeer hierdoor grondig in de war geraakt.

Ik zou toch even de nadruk willen leggen op het volgende. Het crisismanagement vanuit de NMBS en Infrabel was op dat moment op zijn minst gezegd verwarrend en eigenlijk zelfs gewoon compleet afwezig. Het gaat hierbij onder meer over de communicatie. Er is al verwezen naar de website die niet werd aangepast in de weken dat er een andere dienstverlening gold. Wij kunnen ook verwijzen naar de afspraken met De Lijn. Ook die zijn blijkbaar niet helemaal gesmeerd verlopen. Op dergelijke crisismomenten zou het eigenlijk bijna een automatisme moeten zijn dat afgeschafte treinen in de mate van het mogelijke worden opgevangen door bussen van De Lijn.

Met betrekking tot de communicatie heb ik ook het gevoel dat de NMBS en Infrabel op dergelijke momenten compleet naast mekaar werken. Zij verzorgen elk hun eigen communicatie en geven elk hun eigen uitleg over wat er gebeurt, maar streven niet naar een eenduidige communicatie voor de reiziger. Ik denk dat daar eens naar moet worden gekeken. Ook met de initiatieven die inzake communicatie worden genomen via websites à la Railtime en sms-diensten merken wij trouwens dat de NMBS en Infrabel op dat vlak voor een stuk naast mekaar werken. Infrabel lanceert de website railtime.be terwijl de NMBS nog met b-rail.be werkt. De NMBS heeft ook gekozen voor een sms-dienst. Ik vraag mij af of er op het vlak van communicatie voor de reizigers niet dringend wat meer coördinatie moet komen.

Tot daar een aantal aanvullende bedenkingen van een wat globaler perspectief over de problemen in de Kempen.

05.06 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, ik dank de leden voor hun vragen.

Ik trap een open deur in, door te zeggen dat de bestaande spoorweginfrastructuur in de Kempen het moeilijk maakt om het treinaanbod aan te passen aan de sterke groei van het aantal reizigers. Iedereen die tot het besluit komt dat de NMBS in de Kempen geen prioriteit heeft, moet goed bedenken dat allerlei beslissingen een doorlooptijd hebben van vijf jaar of soms meer. De verantwoordelijkheid met betrekking tot een situatie in het verleden ligt bij iedereen, naargelang de verantwoordelijkheden die zij nemen en genomen hebben. Daarmee vertel ik eigenlijk niets nieuw.

De combinatie van elektrische en niet-electrische spoorlijnen en de aanwezigheid van enkelsporige

spoorlijnen verhinderen een efficiënte inzet van treinmateriaal en wegen op de stiptheid van het treinverkeer. Daarvan zijn wij ons wellicht allen bewust. Ik kom dadelijk terug op de structurele problematiek.

Op korte termijn is onder meer de L-relatie Antwerpen-Mol opgesplitst in een deel Antwerpen-Herentals met elektrisch materiaal en in een deel Herentals-Mol met dieselmateriaal. Die aanpassing werd destijds speciaal gedaan om materiaal vrij te maken voor versterking van de treinen uitgerust met dieselmateriaal.

Naast die structurele problematiek werd het treinverkeer in de Kempen zeer hard getroffen door twee zware incidenten. Vermits verschillende leden vragen om dat nog eens goed uit te leggen, zal ik in dat verband een aantal details geven.

Toen op 21 juli twee hoogspanningspylonen op de bovenleiding terechtkwamen na een hevig onweer tussen Kontich en Lier, werd Infrabel door de nutsvoorzieningsmaatschappij Elia ingelicht dat het lichten van de Pylonen een paar dagen in beslag zou nemen. Deze informatie werd door Infrabel en Elia ook doorgegeven aan het publiek. Later liet Elia weten dat er meer problemen waren dan aanvankelijk gedacht, waardoor de herstelling uitliep.

De brand in de seinpost van Herentals, op 4 augustus, werd veroorzaakt door een samenloop van factoren. De eerste oorzaak was de breuk van een bovenleidingschakelaar die een kortsluiting veroorzaakte. Een dergelijke kortsluiting heeft normaal slechts een beperkte schade tot gevolg, maar door een kabeldiefstal ontbrak echter een deel van de aarding. Dit heeft geleid tot een overspanning in de kabelruimte onder het seinhuis, met de brand tot gevolg. Uiteraard werd deze zaak grondig onderzocht; zowel op het vlak van de bovenleidingschakelaars als op het vlak van de vervanging van gestolen kabels werden acties ondernomen. Het is echter praktisch niet mogelijk om onmiddellijk alle gestolen aardingskabels te herstellen. Vaak wordt zo'n diefstal niet meteen opgemerkt want een aardingskabel komt niet tussen bij het normaal functioneren van het systeem.

De brand heeft bijna alle technische installaties die zich boven de kruipkelder met de kabels bevonden zwaar beschadigd. Ze moesten geheel of gedeeltelijk vervangen worden: de relaiszaal, het seinonderstation, de computerzaal en de telefooncentrale plus de transmissieapparatuur. De actievoerzone van de seinzaal in Herentals loopt van Lier tot Turnhout en reikt tot Geel. De bediening van wissels en seinen in de ganse zone was niet meer mogelijk. Er moesten 600 kabels worden getrokken en 300 relais worden vernieuwd. Alvorens de herstellingswerken te kunnen aanvatten, moesten eerst de zwaar aangetaste lokalen gereinigd worden. Hiervoor is onmiddellijk een gespecialiseerde firma ingezet.

Het technisch personeel van Infrabel dat met vakantie was, werd in de mate van het mogelijke terug op dienst geroepen. Er wordt ook nu nog zeven dagen op zeven, 24 u op 24 in shiften voortgewerkt. Drie aan de gang zijnde werven werden onderbroken om voldoende personeel beschikbaar te stellen. De centrale werkplaats van Etterbeek begon onmiddellijk aan de montage van de nodige vervangingcomponenten.

Na de opruimingswerken werden in eerste instantie de overwegen hersteld. Vervolgens werden wissel per wissel, sein per sein opnieuw bekabeld en aangesloten op de seinzaal in wederopbouw. Dat is zoveel als mogelijk gebeurd in functie van de gewenste en meest nodige verkeersmogelijkheden. Momenteel zijn de technische diensten van Infrabel bezig met de uitbouw van een voorlopige relaiszaal in containers op perron 1. Het seinonderstation is hersteld en de werken aan de telefooncentrale plus transmissieapparatuur is aan de gang.

De exploitatiemogelijkheden voor het treinverkeer worden stap voor stap hersteld. Eerstvolgende indienststelling hiervoor is gepland op 12 oktober. Op dat moment wordt het spoor langs beide kanten toegankelijk voor het treinverkeer en komen er ter hoogte van de overwegkant Lier nog twee wissels in dienst zodat het reizigersverkeer nog vlotter kan verlopen. In de voorlopige relaiszaal dienen dan nog twee wissels, kant Geel in dienst te worden gesteld, waarna kan worden begonnen met de definitieve relaiszaal in het gebouw. Vanaf volgend jaar wordt gestart met de wederopbouw van de relaiszaal in het gebouw. Momenteel worden de plans hiervoor getekend en worden de materialen verzameld. De opbouw hiervan zal het ganse jaar 2010 in beslag nemen en zal in de loop van het jaar in een vijftal stappen in dienst komen.

De computerzaal die instaat voor de seininrichting op de lijn 29, richting Turnhout, werd al hersteld. De exacte kostprijs kan momenteel nog niet worden meegedeeld aangezien de technische diensten van Infrabel zich in eerste instantie geconcentreerd hebben op de herstellingswerken die nog volop lopen. Zoals reeds voorzien was in het concentratieplan van de seinhuizen, zal de bediening van de seinen en de wissels

verhuizen van Herentals naar Bergen. De technische installatie blijft echter in Herentals.

Wat betekent dit voor het treinaanbod? Tot en met 20 september 2009 kon ten gevolge van de brand in Herentals dit station alleen fungeren als doorrijdstation op de as Mol-Herentals-Lier. De treinen konden er niet terugkeren. Daarom konden er ook alleen dieseltreinen rijden, want tussen Herentals en Mol is de spoorlijn nog niet geëlektrificeerd. Dat betekende natuurlijk wel een vermindering van het aantal aangeboden plaatsen.

Een belangrijk bijkomend probleem was dat ook de drie andere treinverbindingen tussen Herentals en Lier, de L-trein Herentals-Lier, de ICR-trein Turnhout-Brussel en de IRG-trein Turnhout-Antwerpen, niet konden rijden. Dat betekende dat de reizigers die gebruikmaakten van de lijn Herentals-Lier van vijf op twee treinverbindingen terugvielen, waarbij de twee overblijvende relaties omwille van een materieel tekort, dat is de problematiek van de dieselmotorwagens waarnaar de heer Verherstraeten verwees, onmogelijk konden worden versterkt om de reizigerstoename op deze treinen op te vangen. Daarom waren bussen de enige mogelijkheid om bijkomende capaciteit te bieden.

Sinds maandag 21 september rijdt het treinverkeer in de Kempen opnieuw volgens de normale dienstregeling en rijden alle treinen, behalve een aantal individuele treinen die nog even met een aangepaste dienstregeling rijden, volgens de dienstregeling van voor 4 augustus. Hierdoor konden ook de stoptreinen Lier-Herentals en Herentals-Lier sneller dan aanvankelijk voorzien opnieuw worden ingelegd.

Vanaf 12 oktober zal het mogelijk worden het aanbod tijdens het weekend terug volledig te laten verlopen zoals voor de brand. Vanaf 13 december kan de L-relatie Mol-Antwerpen opnieuw worden opgesplitst in de relatie Mol-Herentals met dieselmateriaal en een relatie Herentals-Antwerpen met elektrisch materiaal, net zoals gebeurde voor de brand van 4 augustus. Ten gevolge van de beschikbare spoorconfiguratie is deze splitsing momenteel niet mogelijk omdat er niet voldoende sporen ter beschikking zijn in Herentals.

Vanaf december zal er door deze splitsing opnieuw extra materieel beschikbaar zijn voor het versterken van drukke of overbezette treinen. Ik speel daarmee in op de suggestie van de heer Verherstraeten. Hij heeft ter zake gelijk, maar hij zal moeten vaststellen dat die oplossing, tenzij wij ander goed nieuws vernemen, pas begin december mogelijk zal zijn.

Tijdens de noodsituatie werden tijdelijk twee motorwagens van de regio Gent naar de Kempen overgebracht. Daardoor traden capaciteitsproblemen op in de treinen in de regio Gent. Ik hoop dat ik bij een volgende gelegenheid niet meemaak dat een aantal Oost-Vlaamse collega's mij willen ondervragen. Ik denk dat wij hier met een duidelijke noodsituatie te maken hadden waarbij die solidariteit wel degelijk aan de dag mocht worden gelegd.

Ondertussen onderzoekt Infrabel de mogelijkheid om de spoorconfiguratie sneller in normale dienst te stellen.

De NMBS beschikt niet over extra dieselmateriaal dat voor binnenlands reizigersvervoer kan worden ingezet vanuit enige tactische of strategische reserve. Daarom stelt de NMBS alles in het werk om het gebruik van het bestaande materieelpark te optimaliseren en om immobilisatie van rollend materieel tot een strikt minimum te beperken.

Ik denk dat iedereen ook wel weet dat een verdere, significante uitbreiding van het aanbod op lange termijn naar de Kempen slechts mogelijk is na aanpassing en uitbreiding van de spoorweginfrastructuur in de regio.

U kent de twee grote elementen daarvan. Enerzijds is er het dubbelsporig maken van de spoorlijnen naar Turnhout en/of Neerpelt, zodat meer treinverbindingen kunnen ingelegd worden. Anderzijds is er het elektrificeren van de spoorlijnen, zodat er meer materieel, in principe al het elektrisch aangedreven materieel van de NMBS, beschikbaar komt voor de bediening van deze regio.

Infrabel voert momenteel een grondige evaluatie van deze mogelijkheden uit. Er is nog geen definitieve beslissing genomen over de realisatie van deze werken. De budgettaire berekening maakt natuurlijk deel uit van deze studie.

Ik veronderstel ook dat het gremuim, dat vandaag terecht een aantal vragen stelt met betrekking tot hetgeen zo jammerlijk te betreuren valt in de dienstverlening van de laatste weken, ook zal blijven aandringen op een

voorspoedige, gunstige beslissing met betrekking tot de problematiek die ik daar citeer. Dat moet echter uiteraard in de normale volgorde gebeuren. Dat wil zeggen dat er eerst een grondige evaluatie moet zijn van de mogelijkheden, dat men ook moet kijken of het een en ander budgettair haalbaar is, en er vervolgens een beslissing moet genomen worden.

Ik ga in een volgend register velen onder u zwaar gelijk geven, namelijk wanneer het gaat over de communicatie die de NMBS-groep in deze aan de dag heeft gelegd. Ik heb in deze commissie de reputatie gekregen dat ik mijn overheidsbedrijven zoveel mogelijk uit de wind zet en dat ik zoveel mogelijk insister op de inspanningen die worden gedaan. Ik heb niet de gewoonte om te vinden dat een van de opdrachten van de minister van Overheidsbedrijven is om slechte punten te gaan uitdelen ten aanzien van het bedrijf, waarvoor ik ook instaat.

Ik aarzel echter niet om diegenen gelijk te geven die zeggen dat de communicatie in deze ondermaats was. Ik aarzel niet om dat te bevestigen. Ik ga volledig akkoord dat de communicatie van de NMBS-groep niet steeds verloopt zo het hoort. De problemen met de communicatie naar aanleiding van de brand in Herentals hebben echter de vinger nogmaals op de wonde gelegd. Ik heb de mensen die hiervoor verantwoordelijk zijn hierover reeds meermaals aangesproken en om concrete actie gevraagd.

Voor de volledigheid zeg ik ook dat op de website van de NMBS de wijzigingen aan de dienstregeling ten gevolge van de brand in Herentals in tekstuele vorm vermeld waren. Die berichten kunnen op eenvoudige wijze aangepast worden door de reizigersdispatching van de NMBS. Dit kan in theorie snel en 24 uur op 24 gebeuren, zonder tussenkomst van de websitebeheerder. De vorm van de presentatie is echter duidelijk voor verbetering vatbaar.

De NMBS heeft donderdag ook nieuwe middelen aangekondigd om de realtime-informatie naar haar klanten toe te verbeteren. Reizigers zullen voortaan via sms of via de reisplanner op de website realtime-informatie kunnen opvragen of automatisch toegestuurd krijgen.

Ook Infrabel stelt realtime informatie beschikbaar op haar website, www.railtime.be, en via teletekst. U weet dat Infrabel nog een paar andere projecten in de pijplijn heeft om de informatie in de stations via de aanwijsborden en de aankondiging te verbeteren. We hebben er in deze commissie al vaker aandacht aan besteed.

Jammer genoeg gaat het communicatieprobleem niet alleen daarover. Er wordt nog te veel gecommuniceerd in een technisch NMBS-jargon dat voor vele reizigers onvoldoende transparant is. Dat is zowel op affiches als op internet, via omroeping in station, trein en perron, en zelfs in folders en brochures een heikel punt. We hebben de NMBS-groep daar de laatste weken al meermaals op gewezen. Het taalgebruik in de communicatie moet de taal van de reiziger worden. Men moet bijvoorbeeld niet praten over een type trein met bijhorend treinnummer maar wel duidelijk zeggen dat de trein van A naar B die op een bepaald uur had horen te vertrekken met een bepaald probleem is geconfronteerd. De NMBS-groep moet durven toegeven dat er af en toe iets misloopt en ze moet dat ook transparant aan de klant uitleggen. Het volstaat niet alleen te communiceren wanneer het goed gaat of wanneer de herstellingen zijn uitgevoerd. Ik ben ervan overtuigd dat de NMBS-groep op het punt van dit soort communicatie nog een lange weg moet afleggen. Ik zal hen hierover blijven aanspreken.

In verband met de compensatie voor de reiziger werd er verwezen naar het gratis ontbijt voor de reizigers in Herentals door Infrabel. Ik heb begrepen dat niet alle reizigers van een even aangenaam ontbijt genoten wegens de te kleine voorraad van ontbijtartikelen. Jammer genoeg kon men daar geen beroep doen op Bijbelse broodvermenigvuldigingen en schakelde men op bonnetjes over.

Afgelopen woensdag verstuurde de NMBS een mailing naar de abonneementhouders met vertrek of bestemming station Herentals, Turnhout, Tielen, Nijlen, Kessel, Bouwel en Wolfstee. Elke betrokkene krijgt vier Sorry Pass'en, geldig voor een dag reizen per trein. Dat lijkt mij inderdaad een compensatie.

Ik herinner ook aan het bestaan van de normale compensatieregeling voor vertragingen die perfect van toepassing is en aanleiding zal geven tot allerlei betalingen.

05.07 Jan Peeters (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw omstandig antwoord. Ik blijf met mijn vraag zitten wat het laatste punt betreft: de compensatie.

De informatie – maar bij de informatie van de NMBS-groep beginnen wij, en u ook, stilaan onze twijfels te krijgen – luidt dat de normale financiële compensatie voor de abonneementhouders niet kan omdat er nu al twee maanden een situatie van overlast is in de Kempense regio, en die daarvoor niet geldt. Precies voor de reizigers die inzake de dagdagelijkse service van woon-werkverkeer het hardst getroffen worden ten gevolge van een ongeval of zoiets, is er niet in een compensatieregeling voorzien. Dixit de inlichtingkanalen van de NMBS-groep. Ik blijf dus zitten met de vraag iets anders te bedenken dan 4 sorrypassen, want daar zitten de pendelaars niet op te wachten.

Voor de rest vind ik het interessant dat er wat de elektrificatie van de lijn Herentals-Neerpelt betreft eigenlijk nog niets beslist is, noch inzake het principe, noch inzake budgettaire vastlegging. Wel is er een engagement om een studie en een evaluatie uit te voeren. Dat vind ik op zich goed, maar ik vind die precisering van u wel interessant. De voorbije weken hebben wij immers van sommigen van uw partijgenoten uit de regio andere signalen gekregen via de media, als zou die elektrificatie al vaststaan. Ik zou liever uw collega's geloven. Ik wil er samen met hen op aandringen dat men zich engageert tot elektrificatie en tot een capaciteitsverhoging op de lijn naar Neerpelt.

Ik hoop dat de NMBS-groep conclusies heeft getrokken uit het interne onderzoek en een procedure ontwikkelt om diefstal van aarding van veiligheidssystemen sneller te repareren. Men kan er een boutade van maken. Ik citeer mijn brandweercommandant. Al 5 weken wist men dat de aarding gestolen was. Men heeft, via het uitvoeren van de klassieke routinetesten op het hoogspanningsnest zijn eigen net opgeblazen. Als dat zo is, mijnheer de vice-eerste minister, wil ik u vragen dat u eindelijk aandringt op striktere procedures om dat soort van calamiteiten in de toekomst te vermijden en om herstellingen na diefstal sneller te repareren. Dank u.

05.08 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer Peeters, ik noteer een aantal van uw overwegingen. Ik wil nog antwoorden op de kwestie van de overmacht en de compensatieregeling. Ik wil u onder de aandacht brengen dat er wat 4 en 5 augustus betreft, inderdaad een beroep gedaan is op de regels inzake overmacht. Wat de andere dagen betreft, is wel degelijk de normale compensatieregeling van toepassing. Als het gaat om de dag van het incident en de dag erna, doet men voor de compensatieregeling inderdaad een beroep op de regel van overmacht. Maar die geldt slechts voor twee dagen.

05.09 **Jan Peeters** (sp.a): Dank u voor deze precisering. Ik hoop dat zij in het Verslag opgenomen wordt. De signalen die wij krijgen van de mensen die compensatie aangevraagd hebben zijn anders. Als de interpretatie van de NMBS-groep dezelfde is als die van u, ben ik een zeer gelukkig man.

05.10 Minister **Steven Vanackere**: Als de interpretatie bij de NMBS-Groep anders is, dan heb ik het verkeerd begrepen, want de informatie die ik u geef, vloeit voort uit de informatie die mij is aangereikt door de mensen van de NMBS-Groep. Tenzij er een misverstand in het spel is, denk ik dat ik u wel degelijk heb verteld wat de situatie is.

05.11 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord.

Ik wil nog even terugkomen op de gestolen kabel, waarnaar collega Peeters ook heeft verwezen. Men heeft op het moment van de bestelling ter plaatse gezegd dat er een andere kabel moest komen, omdat door het ontbreken van de aarding zoveel zwerfstromen vrijkomen dat het een fiasco kon worden. Men heeft dat blijkbaar vastgesteld, maar gedurende een periode van vijf weken na de vaststelling is er eigenlijk niet gereageerd. Als u dan gedurende een aantal minuten opsomt welke inspanningen er in de komende maanden zullen moeten worden gedaan om opnieuw tot een normaal treinverkeer te komen en welke budgettaire impact dat heeft, vraag ik mij af in welke mate de procedures moeten worden geëvalueerd opdat, bijvoorbeeld, een herstelling sneller en adequater zou kunnen verlopen. Nu zitten we niet alleen met enorme financiële kosten, maar ook met maatschappelijke kosten voor de reizigers. Dat is mijn eerste bemerking.

Mijn tweede bemerking heeft uiteraard betrekking op het investeringsplan. Het is ongelooflijk belangrijk dat we de timing kennen van de beslissing die Infrabel zal nemen om de regio op te nemen in haar investeringsplan. Hebt u al zicht op een concrete timing?

(...): (...)

05.12 David Geerts (sp.a): Ik word verondersteld naar de sterren te blijven kijken?

05.13 Servais Verherstraeten (CD&V): Collega Geerts, die laatste veronderstelling mag u voor uw eigen rekening maken. Wij zullen in elk geval niet op de scène blijven wachten, ook de minister niet. Ik ga er vanuit dat ook de NMBS dat niet zal doen.

Mijnheer de vice-eerste minister, u haalt terecht enkele structurele problemen aan. Dat is het abc van alles. De elektrificatie moet op lijn 15 worden doorgetrokken. Als dat in deze crisistijden budgettair moeilijk haalbaar is, kan dat wat mij betreft voor een deel gefaseerd gebeuren, bijvoorbeeld in een eerste fase tussen Herentals en Mol, waar men geen bouwvergunning nodig heeft en waar reeds een dubbel spoor ligt. In afstand is dat nog relatief beperkt. Dat zou geen fenomenale kosten teweegbrengen, terwijl men toch al in een extra aanbod zou kunnen voorzien.

Mijnheer de vice-eerste minister, u zult het ons niet ten kwade duiden dat wij af en toe eens onze telefoon nemen en op bezoek gaan bij de medewerkers van de NMBS om het dossier op te volgen. Ik weet ook dat de studie met betrekking tot de elektrificatie bezig is. Ik durf er bij u voor te pleiten – ik weet dat u het genegen bent – om extra aan te dringen om op dat structureel probleem een antwoord te bieden.

Mijnheer de vice-eerste minister, voor de komende maanden moet mij wel iets van het hart, dat mij een beetje verontrust.

Dat wordt de laatste tijd, zelfs vóór het incident, niet meer volledig ingevuld. Ik durf ervoor te pleiten om de komende weken en maanden die tien stellen tijdens de spitsuren op de lijn Turnhout-Brussel terug in te zetten.

Ten tweede, als er geen extra dieselstellen op de lijn 15, zijnde de lijn Neerpelt-Mol-Antwerpen, kunnen worden voorzien omdat er bij de NMBS geen buffercapaciteit is, dan dreigt er wel een probleem deze winter. Ik weet dat een paar Spaanse dieselstellen bijna op de schroothoop in Hasselt liggen. Er moeten dan ook dringend een aantal werkzaamheden plaatsvinden want anders zal men u in dit Huis over de partijgrenzen heen vanuit de regio weer massaal moeten confronteren met de bekommernissen en de kritiek van de reizigers.

Ik dring ten zeerste aan, mijnheer de vice-eerste minister, op een oplossing. Dit is een noodkreet vanuit de regio om hierop een antwoord te bieden. Desgevallend, indien het echt niet anders kan en indien de NMBS echt geen extra dieselstellen heeft, moet men op een of andere manier stellen huren gedurende een bepaalde periode tot de elektrificatie is gerealiseerd. Ik heb van sommige mensen bij het spoor begrepen dat bijvoorbeeld de invoer zou kunnen worden overwogen van stellen van de Franse spoorwegen, die met een overcapaciteit aan dieselstellen te kampen hebben. Deze stellen zijn bruikbaar. Ik zou u deze optie dan ook willen aanbevelen. Ik dring geen enkele suggestie op. Er moet hoe dan ook voor worden gezorgd dat het beperkte aanbod op de beperkte infrastructuur optimaal kan verlopen, in afwachting van de nakende elektrificatie.

05.14 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik dank de vice-eerste minister voor zijn antwoord.

Mijnheer de vice-eerste minister, ik ben nu tien jaar werkzaam in deze commissie en af en toe komen hier wel eens problemen aan bod van andere regio's en andere lijnen. Wat de Kempen betreft, is dit echt ongezien. Dit zou eigenlijk een vast agendapunt kunnen worden in deze commissie.

Volgens mij moet er drastisch worden geïnvesteerd in deze regio want anders zullen de problemen blijven voortbestaan. Ik denk dat daarbij verder moet worden gekeken dan het uitbreiden van het budget. Ik denk dat wij ook de huidige communautaire verdeling in vraag moeten durven stellen.

Wij doen dat althans en ik heb ook altijd gemerkt dat de meeste andere Vlaamse partijen dat ook wel doen, maar het blijft helaas tot de dag van vandaag bij woorden. In een ander parlement is men wel druk in de weer om dat in vraag te stellen, maar hier gebeurt dat veel minder. Ook op dat vlak wil ik pleiten om de daad bij het woord te willen voegen.

05.15 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de vice-eerste minister, bedankt voor het antwoord. In mijn repliek wens ik nog even te focussen op de communicatie. U hebt terecht gewezen op het problematisch

verloop van die communicatie binnen de NMBS-Groep. U haalt ook een aantal initiatieven aan die genomen worden, zowel door de NMBS-reizigers als door Infrabel. Ik vraag mij evenwel af of de kern van het probleem niet precies daar ligt, met name dat Infrabel en de NMBS-reizigers schijnbaar naast elkaar een aantal initiatieven ontwikkelen, waarbij er te weinig gecoördineerd wordt. Elkeen tracht zijn eigen website en sms-diensten op te zetten, maar er is te weinig coördinatie tussen de twee. Dat is toch een bedenking die ik hierbij nog even wil maken.

Moties

Motions

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Peeters en David Geerts en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Jan Peeters

en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen,

vraagt de regering

- onverwijld meer treincapaciteit te organiseren op de lijnen van en naar de Kempen (meer wagons, moderner en minder defectgevoelig materiaal);
- een concreet investeringsplan voor de elektrificatie van de volledige lijn Herentals-Neerpelt te vragen aan de NMBS;
- duidelijkheid te verschaffen over de snelle heropbouw van een definitief seinhuis te Herentals;
- billijke financiële compensaties aan te bieden aan de veelgeplaagde Kempische abonnementshouders;
- een betere communicatie met de reizigers uit te werken."

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Peeters et David Geerts et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Jan Peeters

et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles,

demande au gouvernement

- de prévoir sans délai une capacité ferroviaire accrue sur les lignes en provenance et en direction de la Campine (plus de voitures, matériel plus moderne et moins sujet aux défauts);
- d'inviter la SNCB à arrêter un plan d'investissement concret pour l'électrification de l'ensemble de la ligne Herentals-Neerpelt;
- de faire le point sur la question de la reconstruction rapide d'une cabine de signalisation définitive à Herentals;
- d'offrir des compensations financières équitables aux abonnés campinois lésés;
- d'améliorer la communication avec les voyageurs."

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

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

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

06 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de postbedeling in Dilbeek" (nr. 14772)

06 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la distribution du courrier à Dilbeek" (n° 14772)

06.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik hoop dat het incident waarvan sprake in deze vraag, niet al te vaak gebeurt. Het bewijst dat heel wat mensen leven met de leuze

"zonder onze facteur kunnen wij niet leven".

In een aantal straten in de gemeente Dilbeek zou er gedurende verschillende dagen geen postbedeling zijn geweest. De oorzaak hiervan was blijkbaar een samenloop van omstandigheden, onder meer dat een aantal ziekteverloven van bepaalde postbodes samenvielen met de vakantieperiode van andere postbodes.

Kunt u die situatie bevestigen en kunt u daaromtrent wat meer informatie geven? Wat is de normale procedure bij De Post in dergelijke omstandigheden, om een minimale dienstverlening te verzekeren? Wordt de situatie onderzocht?

06.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, ik heb mij de precieze situatie laten uitleggen, maar ik zal u dat verhaal besparen.

Ik heb, voor het bekomen van nadere inlichtingen, een en ander aan De Post voorgelegd en er werd mij bevestigd dat er zich een probleem heeft voorgedaan met betrekking tot een ronde van het uitreikingkantoor Dilbeek op 8 en 9 september. Het probleem was te wijten aan een aantal vergissingen van jobstudenten.

Ik bespaar u het volledige verhaal over wat er precies is verkeerd gelopen. Bepaalde briefwisseling kwam in verkeerde zakken terecht. De Post heeft mij wel gegarandeerd dat er lessen werden getrokken uit dit incident.

U had het over een samenloop van omstandigheden, ingevolge ziekte en vakantie. Het is misschien wel belangrijk om te benadrukken dat tijdens de maand september altijd een beroep wordt gedaan op jobstudenten. Het is essentieel dat ook zij de juiste vorming en informatie krijgen om hun werk perfect uit te voeren. Goede communicatie is op dat vlak zeer belangrijk.

Sedert 14 september is er in Dilbeek een nieuwe interim gestart, waardoor de personeelssituatie is verbeterd.

06.03 **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, uw antwoord leert mij dat dit een incidenteel gebeuren is. Het is dus niet iets dat regelmatig gebeurt ingevolge structurele omstandigheden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 **Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'utilisation du ticket de transport sans papier de la SNCB via la carte d'identité électronique" (n° 14834)**

07 **Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gebruik van e-tickets van de NMBS door middel van de elektronische identiteitskaart" (nr. 14834)**

07.01 **Camille Dieu** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis juin 2009, la SNCB permet à ses usagers de recourir à un système de billet sans papier en utilisant la carte d'identité électronique comme titre de transport. L'usager peut donc envoyer son titre de transport automatiquement sur sa carte d'identité électronique via le site internet de la SNCB. Une fois dans le train, l'accompagnateur, à l'aide d'un appareil IBIS scanne la carte d'identité. Ce système devrait donc faciliter la prise du train, surtout pour les usagers qui montent dans des gares dont les guichets sont fermés.

Il semble que plusieurs usagers aient rencontré des difficultés lors de la présentation de leur carte d'identité; l'accompagnateur ne semblait pas connaître ce nouveau système et ne savait pas utiliser le scanneur IBIS. J'aimerais savoir si vous êtes au courant de cette problématique. Si oui, quelles sont les démarches que la SNCB peut entreprendre pour former les accompagnateurs? En effet, cette situation risque de se reproduire lors de l'entrée en vigueur d'autres systèmes électroniques.

07.02 **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, au début du mois de juin, malgré les informations communiquées au personnel, la SNCB a effectivement constaté quelques lacunes en matière de connaissance de ce produit par certains accompagnateurs de train.

La SNCB est directement intervenue afin de remédier à ce problème via les coachs régulièrement présents

sur le terrain et en adressant un rappel auprès des accompagnateurs de train.

Il en résulte qu'à l'heure actuelle, les problèmes dus à la méconnaissance du droit de voyage sur la carte d'identité électronique sont de plus en plus rares. Pour les futurs produits, une grande attention est portée à la formation du personnel mais aussi à son information. Les accompagnateurs de train peuvent consulter l'information via leur appareil IBIS qui est de plus en plus performant ainsi que par des flashes infos et par des formations permanentes.

07.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, c'est tant mieux si la SNCB a pris conscience du problème. J'espère dès lors que cette situation ne se produira plus. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'entérinement du statut de facteur de quartier par le conseil d'administration de La Poste" (n° 14837)

- **Mme Ine Somers** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la nouvelle CCT de La Poste" (n° 14890)

- **Mme Camille Dieu** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le statut du facteur de quartier" (n° 14946)

08 Samengevoegde vragen van

- **de heer Georges Gilkinet** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de bekrachtiging van het statuut van wijkpostbode door de raad van bestuur van De Post" (nr. 14837)

- **mevrouw Ine Somers** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de nieuwe CAO van De Post" (nr. 14890)

- **mevrouw Camille Dieu** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het statuut van de wijkpostbode" (nr. 14946)

08.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, cette question aurait pu faire l'objet d'une interpellation tant le sujet est d'actualité avec les mouvements sociaux que nous connaissons aujourd'hui. Cette question porte sur l'entérinement du statut de facteur de quartier prévu par le conseil d'administration de La Poste.

Ce projet n'a pas passé la barre de la concertation paritaire. En effet, ce nouveau statut pour des distributeurs qui travailleront quelques heures par jour, avec un salaire minimum, pour La Poste ne ravit pas les syndicats, et je les comprends. Ce n'est pas la première fois que j'aborde ce sujet. Je l'ai déjà fait avec vos prédécesseurs, ma première question datant du 19 novembre 2007.

En commission paritaire, tous les représentants des travailleurs se sont prononcés en défaveur de ce système, à l'inverse des représentants de l'entreprise. Cette divergence n'a pas permis d'adopter cette disposition en commission paritaire mais, selon des informations parues dans la presse, elle a, depuis lors, fait l'objet d'une décision unilatérale du conseil d'administration de La Poste, ce que vous nous confirmerez sans doute.

Comme je viens de le dire, je vous ai déjà interrogé à plusieurs reprises, ainsi que vos prédécesseurs, sur la manière dont La Poste compte mettre en œuvre ce statut qui, à mon sens, pose de graves problèmes en termes tant de droit des travailleurs que de maintien d'un service public postal de qualité. Le groupe Ecolo-Groen! dont je fais partie est opposé à ce statut de distributeur de courrier et au probable développement des sous-statuts et temps partiels non voulus qui en découleront.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que la commission paritaire a vu s'opposer les représentants de l'entreprise aux représentants des travailleurs au sujet du statut des facteurs de quartier?

Quelle a été la position tenue par les cinq administrateurs publics (nommés par l'État belge) présents lors de cette réunion? Avez-vous eu un contact préalable avec eux en tant que représentant de l'actionnariat principal de La Poste par rapport à ce projet de décision?

Cautionnez-vous cette option du management de La Poste de créer des distributeurs de courrier liés par un contrat de travail d'ouvrier avec l'entreprise pour des contrats de trois heures par jour et une rémunération horaire d'un peu plus de huit euros, celle dernière correspondant au salaire minimum?

Où en est la mise en œuvre de ce statut? Quel est le calendrier prévu par La Poste?

08.02 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, sinds juli heeft De Post een nieuwe cao die werkzekerheid biedt tot eind 2010 voor de ongeveer 35 000 werknemers van De Post. Tegelijkertijd worden er ook onderhandelingen ingezet over het invoeren van postbezorgers.

Mijnheer de minister, kunt u meer uitleg verschaffen over de nieuwe cao van De Post?

Zal de beloofde werkzekerheid in de weg staan van het reeds lang begonnen proces van afslanking?

Hoe verloopt alles met betrekking tot de postbezorgers?

Er werd immers melding gemaakt van proefprojecten. Vandaag kunnen wij toch reeds vaststellen dat het proefproject in het postkantoor van Denderleeuw voor een staking heeft gezorgd. Vandaag lees ik immers in De Standaard dat slechts één persoon, iemand die binnenkort een contractverlenging zou krijgen, aan het werk is en dat de rest van het personeel staakt.

Als men bij de start van die proefprojecten dadelijk die stakingen als resultaat krijgt, hoe gaat men daarmee dan verder omgaan om een kwalitatieve dienstverlening te kunnen vrijwaren?

08.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous ai également déjà interrogé à plusieurs reprises à propos de ce statut de "facteur de quartier" que l'on appelait, dans un premier temps, "livreur de courrier". Ce changement sémantique illustre à lui seul combien l'entreprise semble mal à l'aise avec ce nouveau "métier". À vrai dire, on ne peut pas véritablement parler de métier, dans la mesure où il est si peu rémunéré. Il n'y a pas de quoi nourrir une famille!

Comme vous le savez, les organisations syndicales étaient opposées à ce projet. Cela n'a pas passé la barre de la concertation. La direction a estimé qu'elle pouvait passer outre et que le conseil d'administration pouvait adopter le projet sans crier gare. C'est une première même si cela se produit dans la plupart des services publics. De fait, même si les organisations syndicales s'opposent à un projet, la loi permet aux autorités de l'appliquer malgré tout. Il n'empêche que le modèle de concertation sociale belge est reconnu. La Poste est une entreprise publique qui doit, à mon sens, être un modèle de gouvernance et de responsabilité sociétale. En période crise, alors que la tension sociale est palpable partout, agir ainsi s'apparente à de la provocation!

Monsieur le ministre, où en sommes-nous aujourd'hui? En tant que ministre, ne pourriez-vous pas faire en sorte que la direction retrouve la sagesse et réunir tout le monde autour de la table, de manière à ce que la situation s'améliore?

08.04 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, chers collègues, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, je privilégie vivement une solution concertée entre les partenaires sociaux. Je constate qu'à ce stade le dialogue a repris au sein de la commission paritaire de La Poste, malgré les nombreuses interrogations que soulève ce dossier et que je comprends. Jeudi dernier, les partenaires sociaux se sont rencontrés et ont fixé un calendrier pour les négociations des prochaines semaines.

Le dossier des facteurs de quartier avait été mis au vote de la commission paritaire du 10 septembre sans qu'une majorité puisse en être dégagée. Lors du conseil d'administration, une nouvelle impulsion a été donnée à la concertation. Il n'a pas été demandé aux administrateurs de se prononcer sur le statut des facteurs de quartier en tant que tel. Le conseil d'administration a, par contre, demandé à la présidente de la commission paritaire de La Poste de tenter d'arriver à une solution concertée sur ce dossier.

Je peux également vous confirmer que la direction de La Poste met tout en œuvre en vue de poursuivre la concertation avec les organisations syndicales et de lui donner toutes les chances de réussite. Toutefois, il reste quinze mois avant la libéralisation effective du marché au 1^{er} janvier 2011. La Poste estime donc qu'il est impératif de prendre des décisions dans les meilleurs délais, tout en tentant bien entendu de privilégier la concertation.

La Poste me fait savoir que la mise en place de ce volet de son plan stratégique constitue un aspect important de celui-ci. Il permet d'introduire progressivement un nouveau métier dont les caractéristiques sont alignées avec ce que les autres opérateurs pourront proposer. La notion de progressivité est toutefois essentielle. L'introduction de ce nouveau métier ne se fera qu'en tenant compte, notamment, des départs naturels dans l'entreprise.

Le statut envisagé est celui d'un ouvrier contractuel en conformité à ce qui existe par ailleurs sur le marché du travail.

Conformément à la législation sociale, la durée minimum d'utilisation journalière sera de 3 heures, voire plus en fonction de l'organisation.

La Poste tente d'offrir des conditions de travail équivalentes à celles que proposeront sans doute les nouveaux opérateurs. Les détails de ces conditions font l'objet des négociations en cours.

Je voudrais maintenant apporter une nuance à une remarque qui a été faite et selon laquelle le salaire attribué pour les 3 heures de travail n'est pas suffisant pour être qualifié de vrai revenu. Vous devez savoir que ce type de revenu doit être considéré comme un complément de revenu et non comme un revenu en tant que tel.

Ik denk dat dit toch een belangrijke nuance is. Men kan daarover lang discussiëren, maar degenen die verwijzen naar het salaris dat daarmee gepaard gaat en die zeggen dat men daarmee niet rondkomt, vergeten dat dit meestal niet het enige inkomen van die persoon zal zijn. Ik denk dat het eerlijk is om dat te zeggen.

Mevrouw Somers, het is juist dat De Post plant om deze herfst van start te gaan met proefprojecten met betrekking tot wijkpostbodes. Er zijn uiteraard nog geen resultaten bekend, vermits ze nog niet van start zijn gegaan. Het bedrijf kan die echter meedelen zo gauw de proefprojecten geëvalueerd zullen zijn. Het is volgens mij belangrijk om te starten, zodat er een concrete evaluatie kan gebeuren.

Met betrekking tot de wijkpostbodes wil ik nog zeggen dat ik voorstander ben om alle kansen aan het sociaal overleg te geven om tot een aanvaardbare uitkomst voor alle partijen te komen. Ik wil dat het bedrijf zijn verantwoordelijkheid kan nemen om de nodige stappen te zetten om de toekomst te vrijwaren.

Ik wil ook nog eens herinneren aan wat ik eerder in de plenaire vergadering heb gezegd, namelijk dat deze job mogelijk tewerkstellingskansen kan bieden aan mensen met een lagere scholing die het moeilijk hebben op de arbeidsmarkt.

Mevrouw Somers, biedt het strategisch plan van De Post voorziet inderdaad in een geleidelijke personeelsinkrimping zonder naakte ontslagen, met andere woorden op basis van natuurlijke afvloeiingen van werknemers die niet worden vervangen. Aldus wordt de tewerkstelling van de statutairen en de medewerkers met een contract voor onbepaalde duur wel degelijk gewaarborgd. Deze belofte is opnieuw ingeschreven in de nieuwe cao 2009-2010. De huidige reorganisaties verlopen zodanig dat die belofte niet op de helling wordt gezet.

U vraagt mij om iets meer te zeggen over de cao 2009-2010. Er zijn drie grote assen; een as met betrekking tot de koopkracht, een as met betrekking tot de situatie van het brugpensioen en een as met betrekking tot het stimuleren van halftijds werk.

Met betrekking tot de koopkracht springt het verhogen van de eindejaarspremie met 100 euro het meest in het oog, naast het verbeteren van de situatie van de maaltijdcheques. Met betrekking tot het brugpensioen is het belangrijk om de aandacht te vestigen op het feit dat de algemeen vervroegde uitstap die nu op 57 of 58 jaar ligt wordt afgeschaft en dat men overschakelt op de mogelijkheid tot een gecibleerde uitstapregeling.

Tot slot denk ik dat dit perfect in overeenstemming is met de huidige prioriteiten op maatschappelijk vlak en op het vlak van de arbeidskwaliteit, dat het halftijds werk verder wordt gestimuleerd, bijvoorbeeld door het voortzetten van de maatregel inzake de halftijdse loopbaanonderbreking voor 50-plussers. Tot daar de inhoud van de cao, mevrouw Somers.

Ik wil toch duidelijk stellen dat ik bijzonder veel begrip heb voor de situatie van de postbezorgers. Ik weet dat u het me straks zult kwalijk nemen dat ik hier in het parlementair halfrond niet op de detailvragen inga, maar dat lijkt mij wel de beste manier om tot een akkoord te komen. De sociale partners kunnen hierin slagen als ze voldoende inschatten dat een en ander deel uitmaakt van een plan dat de duurzame tewerkstelling voor het geheel van de personeelsleden wil garanderen, eerder dan in een verhaal van sociale afbraak te vervallen. Ik denk dat de nuance een goede raadgever is en dat slogans ons niet echt vooruit helpen.

08.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je suis scandalisé par votre réponse! Je vous ai demandé si vous aviez été associé à cette décision, en tant qu'actionnaire public de La Poste. Vous dites que le dialogue social continue mais il y a, aujourd'hui, des expériences pilotes de mise en place de ces facteurs de quartier, qui ont un statut d'ouvrier!

Si on veut continuer le dialogue, on fait un moratoire sur ce type d'option et on débat réellement avec les travailleurs, avec la perspective de faire marche arrière.

Vous me répondez en me disant que "La Poste me dit que ...". Je vous rappelle que vous êtes le représentant de l'actionnaire principal de La Poste. Ici, la libéralisation est un prétexte. On est en train d'adapter les conditions de travail au sein de La Poste à ce qu'elles seront peut-être dans les entreprises concurrentes.

Je vous rappelle que nous n'avons pas encore adopté ici la loi qui doit fixer les conditions d'entrée sur le marché, le type de service assuré par les concurrents ou le type de contrat qui sera donné aux travailleurs. Dans un contexte économique difficile, il faut plutôt essayer d'élever le niveau.

Les conséquences sociales seront lourdes, le volume total de l'emploi va diminuer et je ne parle même pas de la qualité du service rendu.

Pour nous, la libéralisation n'est pas une fatalité! Chaque pays peut décider de la manière dont il implémente l'ouverture du marché postal.

Ici, on baisse déjà les bras et les conséquences sociales sont très claires. C'est tout à fait inacceptable!

08.06 Steven Vanackere, ministre: Vous me dites que vous êtes scandalisé. Pour ma part, je suis déçu des mots que je viens d'entendre.

Nous avons eu une discussion sur B-Cargo et, par le biais de votre interpellation, vous avez mis l'accent sur le fait qu'une entreprise, dans le giron de la SNCB, se trouve en difficulté du fait qu'un marché en décroissance mène, par manque de réaction de l'entreprise, à des déficits. Cela risque d'affecter le capital propre de l'entreprise de telle manière qu'on risque de ne plus pouvoir garantir l'emploi, à moins que des mesures ne soient prises.

Vous continuez à me dire qu'en termes de libéralisation et d'évolution du marché, l'État belge peut prendre d'autres décisions. Mais moi, je ne peux pas empêcher le marché du courrier de baisser de 4,5 %, comme ce fut le cas ces six derniers mois. Bien sûr, je puis écrire une lettre, mais je ne vais pas modifier une réalité installée depuis des années, à savoir que La Poste – à l'instar de ses concurrents – doit survivre dans un marché qui est, malheureusement, en décroissance.

Vous réagissez à la libéralisation qui aura lieu le 1^{er} janvier sur le mode du "il n'y a qu'à". En effet, vous dites que les États membres ont la possibilité de se montrer plus exigeants. Je vous dis qu'aujourd'hui, nous avons entendu des réactions relatives à la manière dont l'Europe traite certains de ces choix que vous qualifiez de souverains, mais qui doivent répondre à plusieurs critères européens, notamment en termes d'aides d'État.

Donc, dans ce contexte, monsieur Gilkinet, prétendre qu'il s'agit tout simplement d'une politique destructrice d'un point de vue social, c'est un peu court. En raison de certaines évolutions technologiques, des fonctions attribuées au facteur, tel le tri, rendent son travail physiquement plus aisé. Dans la mesure où ce tri s'opère de plus en plus automatiquement, la proposition qui consiste à demander aux facteurs de remplir les autres heures de travail en distribuant du courrier me semble, elle, inhumaine.

Il faut aussi savoir que certains choix qui débouchent sur la création de nouveaux métiers ne proviennent

pas d'une volonté de démolir un quelconque acquis social; ils découlent de la nécessité de tenir compte d'une évolution technologique et d'une évolution du marché.

Pour ma part, je souhaite qu'une telle modification se déroule dans un climat de consensus social. C'est la raison pour laquelle j'essaie d'intervenir au maximum par le biais de contacts informels grâce auxquels je suis tenu informé et à travers lesquels je peux donner des conseils quant à la suite à donner à certains choix.

En effet, je n'ai pas l'habitude d'intervenir dans la presse ou en public car j'estime qu'il faut donner sa chance à la concertation sociale.

Vous avez le droit de me critiquer. Mais si cette procédure peut aboutir à un accord entre les organisations syndicales et la direction, je pourrais dire que la voie que j'ai suivie était la bonne.

08.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, il n'est question ici de "il n'y a qu'à". Nous avons déposé des propositions sous forme de résolutions à ce sujet. Je peux d'ailleurs vous suggérer quelques pistes de travail.

Il me semble que la situation de B-Cargo et celle de La Poste, que vous comparez, sont très différentes. Je vous rappelle que La Poste a enregistré trois années de bonis importants, qu'elle dispose d'un cash important, à tel point que vous avez envisagé une opération de *cash-out*. Je vous rappelle aussi que la libéralisation n'a pas encore eu lieu. Le gouvernement n'a pas encore mis sur la table le projet de loi qui doit fixer les règles, notamment relatives au statut des travailleurs dans les entreprises concurrentes de La Poste, mais aussi au nombre de jours de distribution et au territoire couvert. Il s'agit de latitudes laissées par la directive contre laquelle nous nous sommes battus au Parlement européen. Et en tant que mandataire, je me dois de combattre ici les conséquences de cette directive. Vous me permettrez de ne pas accepter qu'une entreprise publique avec des capitaux publics considère d'une telle façon les travailleurs et offre des contrats avec un salaire minimum horaire. Cela est, selon moi, inacceptable. On atteint ici le paroxysme d'une certaine violence sociale. Les mots que j'utilise sont forts et je comprends que vous ne soyez pas d'accord avec moi, mais mon rôle est d'attirer l'attention sur cette situation. Et j'estime que la direction de La Poste et vous-même, en tant que représentant de l'actionnaire principal de La Poste, jouez un jeu que je me dois de dénoncer.

Cela dit, je peux vous rejoindre pour ce qui concerne la baisse de marché et sur la nécessité de modernisation de La Poste. Mais les choses peuvent être faites dans un meilleur respect du travailleur.

08.08 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor de uitleg omtrent de nieuwe cao van De Post. Over de postbezorgers ben ik het effectief met u eens dat er een overlegde oplossing moet komen. Ik hoop evenwel dat om tot die overlegde oplossing te komen dat alle betrokken actoren effectief van mening zijn dat er een overlegde oplossing moet komen en dat gegarandeerd moet worden dat de dienstverlening van een zekere kwaliteit moet zijn.

Wij moeten evenwel vaststellen dat zelfs in de postkantoren waar de proefprojecten nog van start moeten gaan, er al gestaakt wordt. Als men het heeft over een overlegde oplossing, dan zijn er volgens mij toch andere manieren van handelen denkbaar.

08.09 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, si j'ai bien compris vos propos, cette façon de faire suivrait l'idée de l'apparition d'un nouveau marché du travail. Vous avez cité l'exemple de travailleurs souhaitant prendre des pauses-carrière à mi-temps. Apparemment, ce type de travail à temps partiel devrait entrer dans les mœurs, et vous considérez cela comme normal.

Permettez-moi de vous dire que, personnellement, je n'ai jamais considéré que le travail à temps partiel était normal pour une travailleuse ou un travailleur. Que d'aucunes ou d'aucuns – ce sont le plus souvent les femmes – aient recours à certains moments à des systèmes de travail à temps partiel pour nombre de raisons, souvent familiales, je peux le concevoir, mais il ne faut oublier que cela doit rester une possibilité, à laquelle beaucoup d'ailleurs ne savent pas recourir.

Vous parlez d'un complément de revenu. En fait, ce qui a été proposé en commission paritaire représente ce qui suit: tarif horaire brut 8,41 euros, après six mois ininterrompus de travail octroi de petites primes, 1,41 euro de chèque repas, 0,369 euro par jour d'indemnité RGPT, 0,05 euro par kilomètre pour l'utilisation

du vélo personnel. Additionnez tout ceci et vous obtenez, pour 3,47 heures par jour (ce qui constituait la première proposition), un revenu horaire d'environ 10 euros bruts. Ce n'est pas beaucoup! Aujourd'hui, les femmes de ménage gagnent plus que cela!

Une prestation de 3,47 heures par jour eu égard à ce que je viens de dire, cela fait 34 euros bruts, alors qu'un chômeur à temps plein isolé touche au minimum 31,93 euros! Et ce alors que, pendant des mois, nous avons mené des discussions au sein de la commission des Affaires sociales afin d'arriver à obtenir une différence significative entre le salaire réel perçu pour un travail et le revenu de remplacement sans, bien entendu, diminuer le revenu de remplacement, ce que nous ne voulions pas!

Je suis choquée d'entendre cela. Il s'agit en effet d'un complément de revenu mais qui va en bénéficier? La ménagère du coin qui va enfourcher son vélo et faire la distribution? Cela aussi, c'est une inquiétude.

Par ailleurs, s'il s'agit d'un complément octroyé à un facteur que l'on viendra juste de prépensionner, cela va donner une personne avec deux statuts différents pour un même travail! Je trouve cela impossible et je ne peux l'accepter! Il n'y a pas que les écolos qui ont voté contre la libéralisation au Parlement européen; les socialistes francophones aussi. Je continue à penser qu'il existe plusieurs façons de procéder et que celle-ci n'est pas la bonne.

Vous nous dites que les négociations avec B-Cargo sont en cours et qu'il faut attendre. Je pense qu'à un moment donné, les organisations syndicales sont mises devant de tels défis que, par la force des choses, elles sont obligées de négocier à tout-va! Et elles finissent par accepter des choses qui auraient été refusées, il y a vingt ans, quand elles étaient plus fortes, sans le poids de ces "machins" qui leur tombent dessus tous les jours. Je ne suis pas certaine que tout cela est bon pour notre société, en tout cas certainement pas pour le monde du travail.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

09 Question de Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fermeture du bureau de poste à Hornu" (n° 14848)

09 Vraag van mevrouw Juliette Boulet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sluiting van het postkantoor in Hornu" (nr. 14848)

09.01 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, cette question, comme la précédente, date quelque peu et depuis la situation s'est modifiée. Elle porte sur la fermeture du bureau de poste d'Hornu, non précédé cette fois de l'ouverture d'un Point Poste, ce qui a attiré notre attention ainsi que celle des nombreux citoyens qui fréquentent ce bureau de poste. Le porte-parole de La Poste avait précisé alors qu'il s'agissait d'une fermeture sans ouverture préalable de Point Poste car les démarches pour la mise en place de ce dernier n'étaient pas terminées; l'opération devait prendre quelques semaines si tout allait bien. Mes collègues de la commune se sont enquis auprès du bourgmestre d'une possible réaction. La Poste a décidé de retarder d'une quinzaine de jours la fermeture du bureau de poste.

Je trouvais le procédé inédit. À l'occasion d'une question à Mme Vervotte, celle-ci m'avait répondu que La Poste veille à ce que chacune de ces fermetures soit précédée de l'ouverture d'un Point Poste. Je voulais également attirer votre attention sur la forme allongée de la commune de Boussu qui ne facilite pas les choses pour les citoyens d'Hornu qui veulent se rendre à un bureau de poste. Le plus proche se trouve à Boussu, à trois kilomètres, ce qui n'est peut-être pas très loin mais les transports en commun ne sont pas légion et la population qui se rend dans ce bureau de poste est précarisée, plus fragile et vieillissante. Je voulais attirer votre attention sur la situation que vont vivre ces personnes dans le cas où le bureau de poste d'Hornu ferme sans ouverture préalable d'un Point Poste.

Enfin, je voudrais une liste actualisée des bureaux dont la fermeture et le remplacement par un Point Poste sont programmés.

09.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, madame Boulet, La Poste m'a en effet confirmé que ce bureau ne ferme pas ses portes aujourd'hui, comme prévu, mais qu'il les fermera à une date à définir ultérieurement. La date de cette fermeture était dictée par des travaux affectant les locaux où est installé le

bureau. Ceux-ci ayant pris du retard, La Poste ne fermera ce bureau que dans les prochains mois, alors que le Point Poste sera opérationnel. Notez cependant que, si le contrat de gestion prévoit bien un nombre minimal de points de vente, il ne prévoit pas que la fermeture d'un bureau doit être précédée de l'ouverture d'un Point Poste. La Poste se doit de faire des efforts pour l'ouvrir mais sans garantie de résultat.

Comme je l'ai dit la semaine dernière lors de la discussion que nous avons eue en commission de l'Infrastructure, j'ai l'impression que prévoir, dans le prochain contrat de gestion, de nouvelles exigences à ce niveau serait une nette amélioration. Dans l'état actuel des choses, il n'est cependant pas prévu de faire précéder la fermeture d'un bureau de Poste de l'ouverture d'un Point Poste. Ceci dit, en l'occurrence, cela sera réalisé dans les faits.

En ce qui concerne la région de Mons-Borinage/Hauts-Pays, je puis vous communiquer les détails suivants. Depuis 2006, La Poste a fermé 26 bureaux. Fin août 2009, il en restait 21 actifs et la fermeture de 6 bureaux est encore planifiée. Entre-temps, La Poste a ouvert 31 Points Poste et 3 doivent encore être ouverts. Je mets à votre disposition une liste détaillée.

09.03 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Comme je l'ai dit, il est stipulé dans le contrat de gestion que La Poste veille à ce que chacune des fermetures soit précédée de l'ouverture d'un Point Poste. Il est important de tenir compte de la réalité. Vous dites vous-même qu'une obligation serait préférable.

Vous dites que la fermeture sera reportée; certes, mais c'est en raison du retard pris dans la réalisation des travaux. Dès lors que les travaux seront terminés, le bureau de poste sera fermé, et ce qu'un Point Poste soit ouvert ou non.

J'espère vraiment qu'un Point Poste pourra être ouvert entre-temps même si je suis relativement dubitative quant à la qualité des services offerts en Points Poste en comparaison de celle existant dans les bureaux. En tout état de cause, c'est un minimum à atteindre. Que la fermeture soit gelée à cause des travaux, c'est insuffisant. Il faudrait qu'elle soit gelée en raison de l'absence d'un Point Poste.

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

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het treinincident in Antwerpen-Centraal" (nr. 14868)
- de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het vertrek van treinen met open deuren" (nr. 14869)
- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vertrekprocedure voor treinen" (nr. 14870)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een incident in het station van Zwijndrecht" (nr. 14892)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vertrekprocedures van de treinen" (nr. 14961)
- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vertrekprocedures voor treinen" (nr. 15041)
- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vertrekprocedure voor treinen" (nr. 15064)

10 Questions jointes de

- M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'incident en gare d'Anvers-Central" (n° 14868)
- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le départ de trains portes ouvertes" (n° 14869)
- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la procédure de départ des trains" (n° 14870)

- **Mme Ine Somers** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "un incident survenu en gare de Zwijndrecht" (n° 14892)

- **M. Jan Mortelmans** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les procédures de départ des trains" (n° 14961)

- **M. David Lavaux** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les procédures de départ des trains" (n° 15041)

- **Mme Valérie De Bue** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la procédure de départ des trains" (n° 15064)

10.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de minister, wij zijn vertrokken voor een zelfde vraag als een drielat maanden geleden naar aanleiding van het incident in Brussel-Centraal. Op 15 september 2009 heeft zich opnieuw een incident voorgedaan, waarbij een trein naar Essen vertrok met de deuren open, zonder treinbegeleider. Gelukkig gebeurde het zonder ongevallen. Het incident heeft alleen voor enige vertraging gezorgd.

Wij hebben dit soort problemen al uitvoerig besproken in vorige commissievergaderingen en naar ik meen ook op 18 juni in de plenaire vergadering.

Ik wil u vragen wat van dat incident de oorzaak was? Heeft het onderzoek ter zake al een en ander opgeleverd? Vooral, wat is nu de stand van zaken wat de aanpassing van de vertrekprocedure betreft? Net voor de vakantie werd gezegd dat na het voorleggen van de analyse van de veiligheidsprocedure aan de federale overheidsdienst – voorzien voor midden juni – de passende conclusies zouden worden getrokken inzake de vertrekprocedure. Ik wil u vragen wat daar de stand van zaken is?

10.02 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de minister, ik ga met de deur in huis vallen in aansluiting bij de vraag van onze collega. Door vragen in het verleden weten wij dat er in april 2008 een werkgroep werd opgericht om de vertrekprocedure onder de loep te nemen. In oktober 2008 werden er voor de verschillende vertrekprocedures risicoanalyses opgemaakt. De resultaten werden op 16 juni voorgelegd aan de Nationale Commissie voor de Preventie op het Werk, enkele dagen voor het debat in de plenaire vergadering na het incident in Brussel-Centraal, waar onze collega het daarnet over had.

Intussen zijn wij twee incidenten verder, met name dat van 23 juni in Kortemark en dat van 15 september op de lijn Essen-Roosendaal.

Ik trap waarschijnlijk een open deur in wanneer ik de volgende vragen stel. Ten eerste, wat is de stand van zaken van de voorgestelde maatregelen naar aanleiding van het vertrek van een trein met open deuren op maandag 15 juni, toen een trein vanuit Brussel-Centraal vertrok naar Antwerpen na een sleutelsignaal dat niet door de treinbegeleider zou zijn gegeven maar door een onbevoegde? Ten tweede, wat zijn de bevindingen na het vertrek van een trein met open deuren vanuit Antwerpen-Centraal naar Essen-Roosendaal op dinsdag 15 september? Ik dank u voor uw antwoord.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

10.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer minister, de collega's hebben al gezegd dat het de derde keer is dat we hierover spreken. Bij het incident in Brussel werd gezegd dat de AVG-sleutel ook bij de betere doe-het-zelfzaak kan worden gevonden. Daarom zou de vertrekprocedure worden herzien.

De timing van juni of juli werd naar voren geschoven, maar blijkbaar is er nog geen andere vertrekprocedure. Waarom zijn de resultaten van het onderzoek er nog niet? Zal er een nieuwe werkwijze worden toegepast? Wat is de timing? Wanneer zullen wij hierover worden geïnformeerd?

10.04 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zonder de gebeurtenissen te herhalen die mijn collega's reeds volledig hebben beschreven, wil ik dezelfde vraag stellen.

Het rapport omtrent de evaluatie van de vertrekprocedure van treinen werd reeds meermaals aangekondigd. Het zou in juli beschikbaar moeten zijn.

Is het beschikbaar? Wat zijn de voornaamste conclusies en aanbevelingen? Indien het beschikbaar is, kan

het dan aan de commissieleden ter beschikking worden gesteld?

10.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, na eerdere zware incidenten verklaarde de minister op 18 juni in het Parlement dat binnen de maand een onderzoeksverslag bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer zou binnenkomen. Op basis van de bevindingen zou dan worden onderzocht of en welke aanpassingen aan de vertrekprocedures en regelgeving nodig zijn.

Net als de andere collega's, zou ik u willen vragen wat er vorige week precies is gebeurd in het station van Antwerpen-Centraal. Wat zijn de resultaten van het onderzoek met betrekking tot dit en vorige incidenten? Welke maatregelen heeft de vice-eerste minister genomen om de vertrekprocedures te verbeteren?

10.06 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'en viens directement à mes questions.

Quelles ont été les suites de l'accident de Dinant qui a plus particulièrement marqué la population et le personnel, vu l'importance des conséquences physiques pour un accompagnateur de train? Les responsabilités ont-elles été déterminées?

La SNCB a-t-elle élucidé les circonstances de l'accident du 15 septembre au départ d'Anvers?

Où en sont les travaux du groupe de travail SNCB-Infrabel visant à réorganiser la procédure de départ? Cette procédure va-t-elle être mise rapidement en œuvre? Le modèle néerlandais sera-t-il adopté? Si oui, existe-t-il des études ou des rapports sur des accidents éventuels qui se seraient déroulés aux Pays-Bas?

De **voorzitter**: De vraag van mevrouw De Bue is omgezet in een schriftelijke vraag. Ik geef het woord aan de vicepremier.

10.07 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je vais vous livrer quelques éléments relatifs à l'accident qui s'est produit à Dinant et pour lequel l'instruction suit son cours auprès du tribunal de première instance de Dinant.

Je vous confirme que l'état de santé de M. Cornette est stable et qu'il poursuit sa rééducation. Il bénéficie du régime octroyé en cas d'accident du travail, en vertu de la réglementation interne du groupe SNCB. Une assistance juridique lui a été octroyée dans le cadre de la récupération du dommage subi. Un assistant social lui rend régulièrement visite et lui apporte, ainsi qu'à sa famille, un réconfort moral et une aide dans les diverses démarches induites par l'accident. Compte tenu de l'état de santé et de l'âge de la mère de l'agent, ce même assistant social la véhicule lors de ses visites rendues à son fils. Par ailleurs, la SNCB prend en charge les frais de déplacement des proches. Le service médical de la SNCB suit de près l'évolution de l'état de santé de M. Cornette dont il faut admirer le courage physique et moral et l'évolution de sa rééducation. Il procède aux divers remboursements des frais médicaux.

Het onderzoek naar het ongeval te Zwijndrecht is nog altijd aan de gang. Zowel het technische aspect van het voorval, het openings- en sluitingssysteem van de deuren, als het menselijke aspect, de toepassing van de vertrekprocedure door de begeleider en de bestuurder, wordt geanalyseerd. Er is een pneumatisch en elektronisch veiligheidsmechanisme aanwezig, zodat een deur terug opengaat wanneer ze geblokkeerd geraakt. Eveneens zijn er gevoelige boorden aangebracht aan de deuren die bij het indrukken van de boord het sluiten van de deuren onderbreken.

De NMBS heeft met betrekking tot dit incident contact genomen met de betrokkenen en heeft de intentie om de geleden schade te vergoeden.

Dan is er het incident van 15 september om 8 u 35, toen een trein vertrok in Antwerpen-Centraal met open deuren en zonder de begeleider. De NMBS laat mij weten dat de exacte oorzaken van het voorval nog uit het onderzoek moeten blijken. De eerste inlichtingen laten volgens de NMBS echter vermoeden dat een kwaadwillige daad aan de basis ligt van het voorval. Een onbekende derde zou het AVG-systeem – AVG staat voor alle verrichtingen gedaan – geactiveerd hebben.

Een risicostudie waarin de huidige procedure werd vergeleken met een procedure met gesloten deuren toegepast in Nederland werd afgerond eind juni 2009. Deze analyse heeft aangetoond dat het wegwerken van de grijze zone voor het vertrek van de trein kan gerealiseerd worden na het invoeren van technische

aanpassingen, zowel aan de installaties van de NMBS als aan deze van Infrabel. Dit zou een verbetering betekenen voor de veiligheid van zowel de reizigers als het treinbegeleidingspersoneel. Verbeteringsmaatregelen die alleen het treinbegeleidingspersoneel ten goede komen, doen met de huidige installaties ontoelaatbare risico's voor de reizigers ontstaan.

De NMBS heeft ook actie ondernomen met betrekking tot het agressiefenomeen ten opzichte van de treinbegeleiders. De preventieve acties zijn gericht op het grondig toepassen van de voorziene procedures door al het NMBS-personeel. Daarnaast werden sensibiliseringscampagnes in de stations en op de perrons gelanceerd die het publiek wijzen op het gevaar van de vertrekprocedure. Die campagnes moeten de reizigers aanzetten tot meer respect voor het treinpersoneel en de treinbegeleider in het bijzonder. Daarnaast werd gewerkt aan het verbeteren van de informatieketting betreffende het tijdig communiceren van aansluitingen aan de reizigers.

De NMBS en Infrabel werken ondertussen aan structurele oplossingen die het vertrek van de treinen in de toekomst veiliger moet maken voor het betrokken personeel en de reizigers. Hiervoor zijn reeds de noodzakelijke basisbouwstenen vastgelegd en bekrachtigd door het NMBS-directiecomité van 8 september 2009.

Dit alles werd geïntegreerd in concrete studieprojecten die van start gaan, zowel bij Infrabel als de NMBS, en waarvan minstens een aantal resultaten, meer bepaald het concept van de nieuwe vertrekprocedure, worden verwacht tegen einde 2009.

10.08 Michel Doomst (CD&V): Dank u, mijnheer de minister, voor uw antwoord. Ik leer eruit dat het bij de incidenten, die tot slechte gevolgen hadden kunnen leiden, telkens gaat over kwaadwillig gebruik van dat zogenaamde AVG-systeem. Ik heb het gevoel dat daar dringend wat aan moet worden gedaan. Wij kijken er naar uit dat in de vertrekprocedure een dergelijke tussenkomst van mensen, die blijkbaar malafide bedoelingen hebben, maximaal wordt weggewerkt. Als wij daar nog langer mee wachten, vrees ik dat een soortgelijk incident zich vrij snel opnieuw zal voordoen.

10.09 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uiteraard bedankt voor uw antwoord. Ik meen toch te hebben verstaan dat men uiteindelijk kiest voor het Nederlandse model. Wat ik niet begrijp is dat men daar zo lang over heeft gedaan.

Bij elk incident heb ik in de krant telkens dezelfde commentaren moeten lezen. De NMBS-woordvoerder zei telkens dat degene die dit op zijn geweten had met de veiligheid van de reizigers en het personeel speelde. Wij wisten dit al langer. De vakbondsman drong telkens aan op een dringende beveiliging van de startseinen zodat zo iets niet meer kon gebeuren. De NMBS zei telkens weer dat zij geen overhaaste beslissingen wou nemen. Het probleem zou technisch te ingewikkeld en te complex zijn.

In 2005 hebben de Nederlanders dit probleem al opgelost. Mijn collega informeerde naar de toestand in Nederland. Sinds de aanpassing zijn er daar geen incidenten meer geweest. Kan men die procedure bij ons niet onmiddellijk toepassen? Ik heb navraag gedaan bij een treinconducteur en hij heeft mij gezegd dat het probleem zich bij sommige toestellen niet stelt. Onder meer dubbeldekstellen kan men van binnenuit perfect afsluiten. Het probleem is bij ons dat men dit niet bij alle treinstellen kan doen.

Ik ben blij dat er een oplossing werd gevonden, maar het heeft verdraaid lang geduurd.

10.10 Ine Somers (Open Vld): Wij zijn blij dat de studie duidelijke oplossingen heeft opgeleverd. Het is anderzijds spijtig dat er incidenten nodig waren om tot deze conclusie te komen.

10.11 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik stel vast dat er schot in de zaak komt en dat men de vertrekprocedures zal aanpassen. Ik hoop alleen dat het, naar analogie van uw antwoord en de discussie over investeringen in de Kempen, geen vijf of tien jaar zal duren. Wij verwachten aanpassingen op korte termijn.

10.12 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie de nous avoir donné des nouvelles de l'accompagnateur de train qui a été blessé à Dinant et je vous encourage à faire en sorte que la mise en œuvre des nouvelles procédures soit la plus rapide possible.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de herstructurering bij Belgacom" (nr. 14889)

11 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la restructuration de Belgacom" (n° 14889)

11.01 **Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de minister, Belgacom heeft aangekondigd dat het de dochterbedrijven Proximus, Telindus en Skynet wil samenbrengen onder het dak van Belgacom. De merknamen zouden voorlopig blijven bestaan. Juridisch zou alles worden samengebracht onder een en dezelfde vennootschap. De vakbonden zijn hierover ongerust naar de mogelijke gevolgen hiervan voor het personeel. Blijkbaar zouden zij hierover met u een gesprek hebben gehad.

Wat is de reden van deze juridische herstructurering? Zijn er op lange termijn effectief gevolgen aan gekoppeld voor het personeel? Op korte termijn wordt de overdracht van het personeel immers door de Europese regels geregeld. Wat was het resultaat van de bespreking tussen u als minister en de vakbonden van Belgacom?

11.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, de doelstelling van die integratie is duidelijk. Het moet Belgacom toelaten een strategie van convergentie te volgen en haar klanten volledig geïntegreerde oplossingen aan te bieden, wat op deze markt ook meer en meer gevraagd wordt. Door het aanbieden van gemeenschappelijke producten en diensten wil men natuurlijk de dienstverlening aan de klanten verbeteren en ook globaliseren. Ook door de harmonisering van het netwerk en de IT-implementatie kan men dubbele investeringen vermijden en kan men de flexibiliteit en de capaciteit verhogen. Uiteraard op het niveau van de organisatie kan men op die manier taken stroomlijnen en aldus kostensynergieën realiseren.

U stelde een vraag naar de gevolgen van een en ander op het personeel. Bij fusie of integratie van ondernemingen leidt de toepassing van cao 32bis en de Europese richtlijn vrijwel altijd tot onderhandelingen over het behoud van tewerkstelling of de voorwaarden van het sociaal plan. In dit geval stappen de betrokken personeelsleden op 1 januari 2010 over naar Belgacom nv en genieten zij met onmiddellijke ingang de waarborg van werkzekerheid die wordt geboden in de overeenkomst 2009-2010 van de Belgacom nv.

Deze waarborg loopt tot 31 december 2010 en er zullen dus geen naakte ontslagen vallen. Het gaat om een waarborg die vandaag niet bestaat in de filialen. Voor het overige blijven de arbeidsvoorwaarden ongewijzigd. De waarborgen in verband met de toekomstige arbeids- en loonsvoorwaarden zijn wettelijk geregeld, maar bij cao kan van die wettelijke regelingen worden afgeweken. Het doel is uiteraard om in volledige transparantie via onderhandelingen tot een geharmoniseerd beleid te komen.

U verwijst naar de ontmoeting die op mijn kabinet is doorgegaan met de delegatie van de vakbonden. De ontvangst is inderdaad goed verlopen. De vakbonden hebben de kans gehad om hun bezorgdheden over het verloop van de consultatieronde te uiten. Natuurlijk moeten de regels van het sociaal overleg worden toegepast en door alle partijen worden gerespecteerd.

Daarbij moet men werken aan een integratie van alle partijen, die zo goed mogelijk verloopt, met oog voor de belangen van alle betrokken werknemers, zowel op korte als op lange termijn.

Het sociaal overleg is uiteraard een overleg tussen directie en de sociale partners. Als voogdijminister wil ik het belang dat ik aan dat overleg hecht, benadrukken. Ik geloof dat men via de sociale dialoog tot oplossingen moet komen, zonder noodzakelijkerwijze de zaken te beïnvloeden door politieke inmenging. Ik hoop dat een en ander via de sociale dialoog tot conclusies zal leiden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het personeelsbeleid bij overheidsbedrijven" (nr. 14891)

12 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des

Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la politique du personnel au sein des entreprises publiques" (n° 14891)

12.01 Ine Somers (Open Vld): Zowel De Post als Belgacom kwamen de voorbije maanden in het nieuws nadat ze werden verplicht om ontslagen werknemers terug in dienst te nemen. Bij De Post ging het om een overwerkte postbode die de post had weggegooid, bij de NMBS om een loketbediende die diefstal had gepleegd. Zonder in te gaan op de gevallen zelf had ik enkele vragen omtrent het personeelsbeleid bij de overheidsbedrijven. Men zegt dat men het oververmoeide personeelslid bij De Post meer had moeten begeleiden.

Begeleidt De Post de leden van haar personeel die problemen ondervinden bij de uitvoering van hun dagdagelijkse taken?

Bestaan er binnen het personeelsbeleid van De Post de mogelijkheid om tijdelijk een andere functie uit te voeren indien zou blijken dat een personeelslid wegens omstandigheden zijn of haar oorspronkelijke taak niet ten goede kan uitvoeren?

Wordt het niet eens tijd om aanpassingen door te voeren aan het ambtenarenstatuut? Zijn deze wel flexibel genoeg?

12.02 Minister Steven Vanackere: Er zijn inderdaad verschillende redenen om niet in te gaan op de concrete situaties. De voorbeelden die u aanhaalt zijn illustratief voor het feit dat werknemers, die zich bij tuchtrechterlijke – of ontslagprocedures niet op een correcte manier behandeld voelen, wel degelijk de mogelijkheid hebben om gehoord te worden, en dat niet alleen op het juridische en het administratieve vlak. Sommige omstandigheden vragen natuurlijk om tuchtmaatregelen.

Anderzijds moeten bedrijven begeleidende maatregelen nemen om bepaalde gedragingen te helpen voorkomen en om rekening te houden met de bijzonder situatie waarin een personeelslid zich kan bevinden. Dat houdt de nodige begeleiding aan personeelsleden in.

Ik verwacht van De Post en de NMBS dat zij het disciplinair recht op een redelijke manier toepassen. Wat recent in de pers verscheen mag niet als een of andere evolutie in het disciplinaire beleid worden geïnterpreteerd.

Wat de NMBS en De Post ook kenmerkt, is dat zij beschikken over de begeleidingsprocedures om personeelsleden bij te staan indien nodig.

De bedrijven dringen niet aan op een wijziging van het kader waarbinnen tuchtmaatregelen kunnen worden opgelegd, maar zij willen uiteraard wel toezien op een evenwichtige toepassing. De gevallen waarin de twee overheidsbedrijven uiteindelijk in het ongelijk werden gesteld betrof telkens een probleem van evenredigheid, waarbij de Raad van State oordeelde dat de fout van het betrokken personeelsleden misschien niet in vraag diende te worden gesteld, maar dat er een onevenredigheid bestond tussen de fout en de uiteindelijke sanctie.

In dat verband wil ik aandringen op het feit dat de NMBS in zijn tuchtstatuut in een aantal tuchtmaatregelen heeft voorzien die worden toegepast in overeenstemming met de ten laste gelegde feiten en dat in de mogelijkheid tot het in rekening brengen van verzachtende omstandigheden wel degelijk is voorzien. Ik ben van oordeel dat een dergelijke tuchtmaatregel in een aantal gevallen wel degelijk is aangewezen. Een wijziging van het tuchtstatuut van de NMBS-Groep dringt zich volgens mij niet op.

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

De **voorzitter**: Vraag 14956 van de heer Van Campenhout wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

13 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het aantal brievenbussen dat volgens de richtlijnen van De Post niet in orde is" (nr. 14958)

13 Question de M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nombre de boîtes aux lettres non

conformes aux directives de La Poste" (n° 14958)

13.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, De Post heeft een jaar geleden een sensibiliseringscampagne gevoerd omtrent het voldoen van de brievenbussen. In totaal werden 5,5 miljoen brievenbussen door de postbodes gecontroleerd. Ongeveer 250 000 bussen zouden niet in orde zijn geweest.

Recent hebben 2000 inwoners die niet reageerden op de eerdere aanmaningen een laatste aanmaning in de bus gekregen om hun brievenbus aan te passen. Indien hierop niet zou worden gereageerd, zouden deze mensen geen post meer krijgen.

Mijnheer de minister, zijn deze geciteerde gegevens correct? Als politieke mandatarissen bussen wij allemaal zowel in verkiezingsperiodes als daarbuiten wel eens wat pamfletten. Ik heb daardoor veel bewondering gekregen voor postbodes, want ik heb in mijn eigen kiesgebied vastgesteld dat het een heel moeilijke taak is om post of pamfletten in sommige brievenbussen te deponeren.

Is er een onderverdeling te maken in de 250 000 brievenbussen die niet voldeden? Is er een onderverdeling te maken, afhankelijk van het Gewest en de provincies? Zijn er provincies of steden waar er geen klachten werden genoteerd?

Op de internetpagina van De Post leest men zeven richtlijnen waaraan een brievenbus dient te voldoen. Wordt hieraan bij nieuwe woningen en het optrekken van appartementsgebouwen voldoende aandacht besteed? Op welke manier verspreidt De Post haar richtlijnen?

De nieuwe normen die door het ministerieel besluit van 20 april 2007 zijn opgelegd, zouden niet toepasselijk zijn voor gebouwen die voor deze datum in gebruik zijn genomen. Klopt dat? Wordt hierover voldoende gecommuniceerd?

In hoeverre is reeds reactie gekomen van de groep van 2 000 inwoners? Hoeveel inwoners dreigen er werkelijk geen post meer te krijgen?

13.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, na een testperiode is De Post op het einde van 2008 begonnen met het project "correcte brievenbussen". De kantoren werd gevraagd om tegen 30 april een inventaris op te maken van alle brievenbussen die niet conform zijn. Hiermee kijkt De Post vooral naar de gevallen die het werk van de postbodes sterk bemoeilijkt.

De afwezigheid van een bus is natuurlijk een manifest voorbeeld daarvan, maar ook bussen zonder huisnummer of moeilijk bereikbare bussen zijn in dat geval.

In totaal hebben de postbodes tot op heden 5 006 700 van de 5,4 miljoen Belgische brievenbussen gecontroleerd. Dat is meer dan 90 %. In totaal waren 246 578 bussen niet in orde in alle provincies en alle steden.

De Post heeft mij gemeld dat niet alle kantoren even ver staan met het project. Een globale analyse van de cijfers zal pas na de afloop van het volledige project kunnen gebeuren. Het is op dit ogenblik niet mogelijk om te zeggen hoeveel personen een laatste aanmaning tot aanpassing van hun bus hebben gekregen alvorens over te gaan tot schorsing van de distributie, want het uiteindelijk aantal schorsingen is ook afhankelijk van de reacties op die laatste aanmaning voor het in orde brengen van de brievenbus. Tot heden zijn er ongeveer 600 schorsingen geweest.

Wat het verspreiden van de richtlijnen betreft, zijn er in de postkantoren folders beschikbaar. In het verleden werden ook mailings verstuurd naar architecten. Deze informatie is ook op de internetsite van De Post beschikbaar.

13.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik vroeg ook nog cijfers inzake de onderverdeling, maar ik begrijp dat het antwoord daarop moeilijk mondeling te geven is. Ik zal ze schriftelijk opvragen.

Ik heb dit meer bepaald gevraagd om te zien of – ik loop nu vooruit – in bepaalde provincie of bepaalde steden misschien geen meldingen werden gedaan. Ik wou gewoon zien of de richtlijnen die gegeven zijn

overall worden opgevolgd. Daarom zal ik schriftelijk aandringen die cijfers te krijgen, onderverdeeld naar Gewest en provincie.

Mijnheer de minister, voor wanneer voorziet men het einde van het project? Wanneer zijn alle gegevens beschikbaar?

13.04 Minister **Steven Vanackere**: Ik heb u alles verteld wat ik hierover weet. Ik ben het net met mijn medewerkers aan het bespreken. Ik vind dat u op een aantal van uw punctuele vragen best een meer accuraat antwoord had verdiend. U houdt die te goed. U gaat mij schriftelijk om bijkomende informatie vragen. Wij zullen er extra aandachtig voor zijn dat u zoveel mogelijk concrete informatie krijgt.

13.05 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Dank u wel.

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

14 **Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station Luik-Guillemins" (nr. 14966)**

14 **Question de M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Liège-Guillemins" (n° 14966)**

14.01 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het nieuwe station Luik-Guillemins werd recent geopend. Ondanks het eerste prijskaartje van 150 miljoen euro zou de bouw van het nieuwe station 312 miljoen euro plus 125 miljoen euro voor de herziening van de spoorinfrastructuur hebben gekost. In de publieke opinie werd reeds gezegd dat dit getuigt van geldverspilling in een stad waar er andere problemen en prioriteiten aan de orde zijn dan een stationspaleis neer te zetten midden in een verpauperde buurt.

Ik zou een aantal zaken kunnen voorlezen die in de pers zijn verschenen, maar ik ga dat niet doen. De omschrijving is voldoende.

Eveneens is de kritiek begrijpelijk dat men voorrang dient te geven aan een goed spoorwegenbeleid in plaats van megalomane stationspaleizen te ontwerpen.

Mijnheer de minister, wat is uw mening hierover?

Vindt u dat de uitgaven te rechtvaardigen zijn? Er worden immers nog meer stations gerenoveerd of nieuwe stations gebouwd, maar niet met dat prijskaartje?

Werd er voldoende controle uitgeoefend op de ontsporing in de kostprijsberekening?

U zult misschien zeggen dat het vijgen na Pasen zijn. Een zaak wil ik echter toch nog bijkomend weten. In het station stappen er dagelijks 13 500 passagiers op. Was de capaciteitsuitbreiding tot 50 000 dan wel noodzakelijk?

14.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, in het kader van het Belgische hogesnelheidsproject werd begin jaren '90 beslist om de hogesnelheidstreinen te laten halt houden in de stations Luik-Guillemins, Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal.

Voor Luik-Guillemins werd beslist tot een volledige vernieuwing van het station om aldus verschillende problemen op te lossen die te maken hadden met de snelheidsverhoging van de treinen, het spoortracé, het aantal treinen en de te smalle perrons alsook de ouderdom van het bestaande stationsgebouw. Dit project werd destijds zowel door de NMBS-leiding als door de regeringsautoriteiten goedgekeurd.

De werken aan het station zijn gestart in het jaar 2000. de ingebruikname was voorzien voor het jaar 2007. De werken hebben dus twee jaar vertraging opgelopen.

Ik heb in de verschillende media, net als u, gelezen over het prijskaartje van dit nieuwe station. Ik bevestig

dat het uiteindelijke budget in courante euro 437 miljoen euro bedroeg, waarvan 312 miljoen voor het station zelf en 125 miljoen voor de benodigde aanpassingen aan de spoorweginfrastructuur.

Tijdens de werken is er geen betekenisvolle evolutie in het budget van het project geweest, behalve aanpassingen in de economische context, namelijk indexaties en een verhoging van de staalprijs.

De bouw van een nieuw station dat aangepast is aan de moderne eisen inzake toegankelijkheid, comfort en dergelijke kost nu eenmaal veel geld. Ik signaleer dat de renovatie van het station van Antwerpen-Centraal en de aanleg van de noord-zuidverbinding daar in totaal 775 miljoen euro heeft gekost.

Luik-Guillemins telde in 2007 per weekdag 13 500 opstappende reizigers, wat overeenstemt met ongeveer 27 000 gebruikers. Voor 2006 waren er evenwel meer dan 16 000 opstappende reizigers. De daling van het reizigersaantal is vermoedelijk te verklaren door de ongemakken die de klanten door de werken ondervonden. Dat reizigersaantal kan dus de komende jaren weer gevoelig stijgen dankzij de nieuwe aantrekkingskracht van het station en het treinaanbod voor zowel de binnenlandse als de internationale treindienst.

Dit laatste werd onder meer bewerkstelligd door de opening in juni van dit jaar van de hogesnelheidslijn tussen Luik en Keulen via de tunnel van Soumagne.

14.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij verschillen blijkbaar over een aantal zaken van mening. U nuanceert. Het kost nu eenmaal veel geld om een station te bouwen. Als men een volledig nieuw station bouwt, kan dat volgens mij een heel pak goedkoper. Als men een bestaand station renoveert, zit men soms met een erfenis van het verleden. Soms is dat een heel mooie erfenis, waarmee men rekening moet houden. Die zaken moet men afwegen.

Ik heb het cijfer van 13 500 passagiers vernoemd. U spreekt op een bepaald moment over 16 000 passagiers, maar men heeft nu wel een capaciteit van 50 000 passagiers gecreëerd. Was dat wel noodzakelijk?

14.04 Minister Steven Vanackere: U vraagt mij om een evaluatie te maken van een beslissing die is genomen in het begin van de jaren negentig. Ik heb het gevoel dat wat hier is gebouwd, in elk geval een station van de toekomst is. Men moet veronderstellen dat de reizigers aantallen zich zullen richten op de kwaliteit van de ambitie met betrekking tot de infrastructuur. Wat dat betreft, zal er in de eerstkomende halve eeuw ongetwijfeld geen vraag zijn naar nieuwe uitbreidingen.

14.05 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Er is een beetje sciencefiction in vervat, als we aan die toekomstperspectieven denken. Ik heb de vraag aan u gesteld, omdat ik ze aan niemand anders kan stellen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het supplement voor een treinticket naar de luchthaven van Zaventem" (nr. 14988)

15 Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le supplément sur un ticket de train vers l'aéroport de Zaventem" (n° 14988)

15.01 Patrick De Groote (N-VA): De Ministerraad besliste onlangs dat elke treinreiziger die van of naar de luchthaven in Zaventem rijdt 2,05 euro extra moet betalen voor een ticket. Dit zou het gevolg zijn van een akkoord tussen Infrabel en de private partners voor de bouw van de Diabolo-lijn. Van zodra deze in gebruik wordt genomen, zou het supplement zelfs verdubbelen tot 4,10 euro. Het betreft een forfaitair bedrag dat los staat van de afstand van de volledige reisweg. Bepaalde treintickets voor korte afstanden van en naar de luchthaven worden dan ook relatief veel duurder.

Ik heb daarover de volgende vragen. Waarom werd er gekozen voor een afzonderlijke toeslag op deze lijn? Hoe werd deze prijs berekend? Waarom werd gekozen voor een forfaitair bedrag in plaats van bijvoorbeeld een percentage op de prijs van de volledige reisweg?

15.02 Minister **Steven Vanackere**: De realisatie van de ontsluiting per spoor van de nationale luchthaven door de aanleg van een ondergrondse spoorverbinding tussen de lijn 36 Brussel-Leuven en de nieuwe lijn 25N in de middenberm van de autostrade E19 wordt gerealiseerd via een PPS, een Publiek-Private Samenwerking. De principes hiervan zijn vastgelegd in het jaar 2004 door de toenmalige regering. De aanbesteding van de bouw en de financiering werd gefinaliseerd op 28 september 2007.

Als inkomstenbronnen voor de aflossing en de interestlast van het geïnvesteerde kapitaal en de vergoeding van het risicokapitaal werd in drie elementen voorzien: een jaarlijkse vaste indexeerbare bijdrage van Infrabel van 9 miljoen euro, een bijdrage van 0,5 % op de omzet binnenlands reizigersvervoer van de spoorwegoperatoren en een vaste bijdrage, een supplement op de vervoersprijs vanwege de gebruikers. Deze diverse inkomstenbronnen maken deel uit van het financieel plan van de investeerders en werden bij wet van 30 april 2007 houdende spoorwegbepalingen bekrachtigd.

Het KB met de bijdrage van 2,05 euro, die vanaf 1 november van dit jaar dient te worden geïnd, is een uitvoeringsbesluit van de wet van 30 april 2007. De bijdrage van de reizigers is een sleutelement om deze belangrijke investering prioritair te kunnen afwerken. Het is volgens mij voor iedereen duidelijk dat dit project een enorme verbetering zal zijn voor de vele reizigers die van en naar de nationale luchthaven reizen vanuit verschillende steden.

Hoe werd deze prijs berekend? De prijs ten laste van de reiziger is het resultaat van de vergelijking van de biedingen van de verschillende kandidaten tijdens de aanbestedingsprocedure van de PPS. De vorige regering heeft de kandidaat met de laagste prijs per reiziger weerhouden. Deze prijs is het element dat het ingewikkelde financieel model sluitend maakt over de hele periode van de bouw en exploitatie tot het jaar 2047. De investeerder draagt het volle risico van de evolutie van de vraag gedurende deze periode.

Waarom heeft men voor een forfaitair bedrag gekozen in plaats van een percentage? De vaststelling van een forfaitair bedrag, van toepassing op een vooraf geschat aantal reizigers, was de enige mogelijkheid voor de investeerder om een evenwichtig financieel model op te stellen. Dit criterium was eveneens efficiënt om de diverse biedingen te kunnen vergelijken.

U heeft het ongetwijfeld in mijn antwoord kunnen opmerken, maar ik wil het toch nogmaals herhalen. Ik heb de eer gehad iets uit te voeren wat reeds eerder werd beslist. Het is niet zo dat de Ministerraad recent een nieuwe economische beslissing heeft genomen.

Wat dat betreft heb ik uitgevoerd in wat binnen de perfecte logica van de creatie van de PPS was voorzien op het ogenblik dat men daarmee van start ging.

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

16 **Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het aantal consultants bij NMBS-Holding, NMBS en Infrabel" (nr. 14990)**

16 **Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nombre de consultants auprès de la SNCB Holding, de la SNCB et d'Infrabel" (n° 14990)**

16.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, bij de lezing van het jaarrapport van de NMBS, las ik dat NMBS de tweede grootste werkgever was van het land, met meer dan 20 000 personeelsleden. Daarnaast is er natuurlijk ook Infrabel die ook een belangrijke werkgever is.

Binnen de lectuur die ik toen voorhanden had bleek dat er ook nogal gewerkt werd met consultants die niet op de loonlijst staan, maar bij het bekijken van de balansen waarschijnlijk wel in de werkingskosten terug te vinden zijn. Het was mij op dat moment onduidelijk over welke aantallen en welke budgettaire realiteit wij hierbij spraken. Bovendien interesseerde mij ook de evolutie in grote mate.

U zal zich afvragen of deze materie niet meer het voorwerp uitmaakt van een schriftelijke vraag dan wel van een mondelinge vraag. Ik heb die vraag aanvankelijk ook schriftelijk gesteld, maar de toelichting die ik over consultants heb is de volgende. Enerzijds is knowhow vaak extern aanwezig en wordt het binnen de overheid of de autonome overheidsbedrijven aangehaald en is het een verrijking, en dan is het goed.

Anderzijds stel ik vast dat soms een aantal processen steeds in vraag worden gesteld. Men trekt een externe consultant aan. Deze consultant zal de leidinggevende ambtenaren en andere personeelsleden gedurende een aantal dagen of weken vragen stellen en stelt dan een mooi rapport op en komt vervolgens met een uitgewerkt plan, waarbij de consultant soms, niet altijd, aan het hoofd komt om dat plan uit te werken. Dit schept vaak ongenoegen bij de personeelsleden, omdat externe mensen, op basis van informatie die intern wordt aangeleverd, de processen zodanig herschrijven dat men zich een mooie job als cadeau doet. Dat kreeg ik natuurlijk niet in een schriftelijke neerslag weergegeven. Dit is een persoonlijke bedenking.

Ik kom tot mijn vragen. Hoeveel consultants had de NMBS-Holding in het boekjaar 2008 volgens de overeenkomst en wat is de kostprijs daarvan? Hetzelfde voor de NMBS-vervoersmaatschappij en Infrabel.

Is er een merkbare tendens om meer met consultants te werken en wat is de reden hiervan? Wat is de invloed ervan op de concrete werking van de verschillende maatschappijen?

16.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, ik zal bijzonder bondig zijn. Deze vraag werd ingediend op 22 september. Voor de elementen van antwoord moet ik rekening houden met de drie onderdelen van de NMBS-Groep. Ik ontving de elementen van antwoord om 13 u 45, dus een halfuur voor de aanvang van deze commissie.

Ik zal drie bedragen noemen en voor het overige insisteren op het feit dat het kiezen en aantrekken van consultants tot de verantwoordelijkheid van de bestuurs- en beheersorganen van de drie filialen van de NMBS-Groep behoort. Dat betekent dat ik daarover in deze fase weinig oordeel te vellen heb, maar dat natuurlijk ex-post, wanneer men een analyse maakt van wat de consultancy opdrachten hebben opgeleverd, degene die verantwoordelijkheid draagt ook moet kunnen verdragen dat bij een eventuele kritische analyse men in de evaluatie opneemt dat het allicht ook intern had kunnen gehouden worden door een beroep te doen op een van de talrijke personeelsleden of groepen van personeelsleden.

Ik behoud mij voor daarover een positieve of negatieve appreciatie te geven. Ik zal gewoon de getallen noemen. Voor 2008 bedragen de kosten voor audit en consulting voor de NMBS-Holding, op het vlak van de exploitatie, 3 268 000 euro. Op het vlak van de investeringen is dat 9 550 000 euro. Daar moet nog een bedrag worden aan toegevoegd van 3 964 000 euro voor de omschakeling naar de IFRS-normen. Het totaal bedrag wat de holding betreft is dus 16,8 miljoen. Voor de NMBS is het totaal van de consultancykosten 15 964 000 euro. Voor Infrabel gaat het over een totaal bedrag van 11 889 000 euro. Als ik goed kan tellen zitten wij dus aan een totaal bedrag voor de volledige groep, tussen 42 en 43 miljoen euro aan consultancy opdrachten.

Tot zover de informatie die ik u daarover kan geven.

16.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de vice-eerste minister, ik weet dat het niet evident was om op korte termijn met zo een gedetailleerd verslag te komen. Ik zal nog een schriftelijke vraag stellen om bijkomende informatie in detail te krijgen en uw diensten aldus meer tijd te gunnen.

Wat me vorige keer tijdens de lezing opviel was het punt van de verdoken kosten. Ik heb al een eerste aanzet gekregen om nog meer bijkomende vragen te stellen. Net zoals u zal ik pas dan met een evaluatie komen, positief of negatief. Ik denk dat verdere controle van een parlementslid in deze welgekomen is.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 **Question de M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la rénovation des gares de voyageurs" (n° 15004)**

17 **Vraag van de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de renovatie van de stations voor personenvervoer" (nr. 15004)**

17.01 **David Lavaux** (cdH): Monsieur le ministre, le projet de rénovation de la gare de Mons atteint actuellement un budget de plus de 100 millions d'euros. Je dis bien "actuellement", car lorsque l'on voit ce qui s'est passé à la gare de Liège, il apparaît que ce budget peut prendre une ampleur bien plus grande.

Sans contester la nécessité d'une rénovation en profondeur de la quinzième gare de Wallonie, je m'interroge sur la manière dont est distribué le reste du budget alloué aux rénovations des infrastructures ferroviaires. Nombre de gares de voyageurs et de points d'arrêt mériteraient en effet d'être réaménagés et rendus plus accessibles, notamment dans le Borinage.

Monsieur le ministre, peut-on connaître le détail du budget 2010 qui sera consacré à la rénovation des petites gares les plus délabrées du pays? Comment sera réparti ce budget? Quelles seront les rénovations réalisées en priorité? L'accessibilité des quais ou la sécurisation retiendra-t-elle en premier lieu votre attention? Pouvez-vous également nous donner un aperçu de l'agenda de ces travaux?

17.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Lavaux, les investissements du groupe SNCB sont programmés dans le plan pluriannuel consolidé 2008-2012, que le gouvernement a approuvé et qui se trouve en annexe du contrat de gestion. Sur la base de ce plan, chaque filiale du groupe établit chaque année un programme d'investissement pour l'année à venir, en concertation avec les deux autres sociétés du groupe.

La version consolidée du programme 2010 doit être soumise à l'approbation ministérielle le 15 novembre 2009 au plus tard.

S'agissant de la rénovation des gares en Wallonie, les investissements ne portent pas seulement sur les gares les plus fréquentées, mais aussi sur toutes les autres gares et tous les autres points d'arrêt non gardés. Le 24 juin dernier, Infrabel a donné le coup d'envoi d'un vaste projet de modernisation de ces points d'arrêt. Il s'agit notamment de donner de meilleures informations aux voyageurs et d'installer des enseignes lumineuses.

Le point d'arrêt d'Havré a été retenu parmi les trois sites pilotes. Dès à présent, pour le district sud-ouest, en 2010, nous pouvons également citer le rehaussement de quais à Bracquegnies, Tamines, Morlanwelz ainsi que pour sept autres sur la ligne Charleroi-Sud/Couvin.

Soulignons aussi que la modernisation des voies d'entrée en gare de Mons profitera aux voyageurs de la région par l'amélioration du trafic.

En 2010, la SNCB Holding prévoit également un budget pour les petites gares du pays.

Au niveau des bâtiments de gare, des travaux seront entrepris et/ou poursuivis dans les gares wallonnes d'Arlon, de Libramont, Pepinster, Verviers, Virton, Wavre, Ath, Braine-le-Comte, Fleurus, Enghien, Leuze, Saint-Ghislain, Thuin et Walcourt.

Au niveau des parkings voitures, des travaux seront entrepris et/ou poursuivis dans les gares d'Arlon, Ciney, Huy, Virton, Welkenraedt, Leval, Mouscron, Philippeville, Quaregnon, Silly, Soignies, Tamines, Thieu et Walcourt.

Enfin, au niveau des parkings deux-roues, des travaux seront entrepris et/ou poursuivis dans les gares de Gembloux, de Lens, Maffle, Cambron-Casteau, Tilly, Villers-la-Ville, Fleurus. Ligny et Brugelette.

17.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour toutes les précisions qu'il a données.

Nous serons attentifs à tous ces travaux dans les petites gares.

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

De **voorzitter**: Ik had agendapunt 22 overgeslagen. Ik geef graag alsnog het woord aan de heer Geerts.

18 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de werking van het voorzitterschap van de Raad van Bestuur van de NMBS" (nr. 14991)

18 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des

Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le fonctionnement de la présidence du Conseil d'administration de la SNCB" (n° 14991)

18.01 David Geerts (sp.a): U ziet dat de voorzitter enorm belangrijk is bij het bepalen van de agenda.

Ik zal het kort houden, mijnheer de minister. Mijn vraag gaat over het functioneren en het voorzitterschap van de raad van bestuur. Ik meen dat er op 29 juni in dit Huis vragen gesteld zijn over de vorige voorzitter, mevrouw De Groeve, en over het functioneren van de raad, na diverse persberichten over gerechtelijke interventies.

Ik heb mij daar niet mee te bemoeien, maar ik stel vast dat tussen die periode en nu, eind september, de betrokkene niet meer effectief voorzitter was van de raad van bestuur. Er was blijkbaar een tijdelijke voorzitter. Op 22 september, de dag van mijn vraagstelling, hebben wij kunnen lezen dat er opnieuw een volwaardige voorzitter zou benoemd worden bij koninklijk besluit na overleg in de Ministerraad.

Mijn vragen zijn de volgende. Klopt het dat in de tussenperiode – juni 2009 tot september 2009 – mevrouw De Groeve niet meer effectief voorzitter was van de raad? Welk statuut had zij dan op dat moment? Ontving de betrokkene nog steeds een vergoeding? Wat waren de bevoegdheden van de tijdelijke voorzitter van de raad van bestuur? Had die de volheid van bevoegdheden, of werden er beperkingen gesteld? Zo ja, welke beperkingen? En hoe wordt dit wettelijk bepaald?

Zal er een intern reglement opgesteld worden voor het indienen van kosten door de voorzitter en de leden van de raad van bestuur?

Mijn laatste vraag is wellicht achterhaald door de feiten. Wanneer vangt het mandaat aan van de nieuwe voorzitter van de raad van bestuur?

18.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, midden juli vroeg mevrouw De Groeve om in verlof te worden gesteld van haar mandaat als voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS. Zij bleef op dat ogenblik juridisch gesproken voorzitter, maar in verlof.

Op 17 september 2009 nam mevrouw De Groeve ontslag uit haar mandaat als voorzitter. Ten gevolge van het schrijven van 17 september, kwam er een post van bestuurder vacant. De raad van bestuur van de NMBS-Holding, die de enige aandeelhouder is van de NMBS, heeft vier dagen later, op 21 september 2009, besloten een buitengewone algemene aandeelhoudersvergadering van de NMBS samen te roepen op 23 september 2009 om een nieuwe bestuurder bij de NMBS te benoemen. In de vergadering van 23 september werd mevrouw Laurence Bovy benoemd tot nieuwe bestuurder van de NMBS, ter vervanging van mevrouw De Groeve, waarvan zij het mandaat zal vervolledigen.

Afgelopen vrijdag, op 25 september, werd in de Ministerraad, op mijn voorstel, een ontwerp van KB goedgekeurd om mevrouw Bovy te benoemen als voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS. Het is ook duidelijk dat mevrouw De Groeve geen bezoldiging meer ontvangt van de NMBS.

U vraagt mij naar de bevoegdheden van een tijdelijk voorzitter. Artikel 24 van de statuten bepaalt dat de vergaderingen tijdens de afwezigheid van de voorzitter worden voorgezeten door de oudste van de aanwezige bestuurders. In het belang van de onderneming en met het oog op de continuïteit diende de raad van bestuur het voorzitterschap van de raad te regelen in geval de voorzitter verhinderd was. De raad van bestuur nam, na een beslissing in zijn vergadering van 4 september 2009, daartoe een bepaling op in zijn huishoudelijk reglement, met name dat de taken van de voorzitter die verband houden met de organisatie en de opvolging van de raden van bestuur worden verzekerd door een college, bestaande uit de gedelegeerd bestuurder, de voorzitter van het auditcomité en de oudste bestuurder.

Er werd dus eigenlijk geen tijdelijke voorzitter aangeduid.

De voorzitter en de leden van de raad van bestuur vervullen een belangrijke rol in de vertegenwoordiging van de maatschappij. Daarvoor ontvangen zij een forfaitaire vergoeding. Daarenboven worden sommige restaurant- en geschenkenkosten vergoed aan de voorzitter op basis van rechtvaardigingsstukken. Dit is in het intern reglement opgenomen.

Ik kan u ook nog bevestigen dat het mandaat van de nieuwe voorzitter op 1 oktober 2009 zal aanvangen.

18.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb nog een bijkomende vraag ter verduidelijking. Klopt het dat de voormalige voorzitter van de raad van bestuur verlof heeft genomen in juni 2009, het verlof is aangehouden tot 17 september 2009 en er in die periode een volledige bezoldiging als voorzitter van de raad van bestuur was?

18.04 Minister Steven Vanackere: Die beslissing werd in elk geval niet aan mij voorgelegd, maar de positie van mevrouw De Groeve tot aan haar ontslag was er een van een voorzitster, die weliswaar had gemeld dat zij niet in de mogelijkheid was om aanwezig te zijn op de vergadering. De conclusie die daaruit werd getrokken met betrekking tot de vergoeding is te nemen en genomen door de raad van bestuur van de betrokken instelling.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Question de M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le plan d'urgence de la SNCB en cas d'épidémie de grippe A/H1N1 en Belgique" (n° 15013)

19 Vraag van de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het noodplan van de NMBS in geval van een A/H1N1-griepepidemie in België" (nr. 15013)

19.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, en cas d'épidémie A/H1N1 en Belgique, 30 % de la population pourrait être infectée. Cela signifie qu'un travailleur de la SNCB sur trois pourrait manquer à l'appel. Par conséquent, la SNCB a prévu un plan d'urgence comprenant des mesures qui devront être mises en place dans le cas où le manque de personnel rendrait impossible le maintien des services tel qu'ils sont actuellement offerts.

Outre les recommandations d'hygiène au personnel et une distribution de gel antibactérien, le plan implique la commande de 10 000 masques qui ne seront cependant pas distribués au personnel dans le but de se prémunir contre la grippe mais bien au cas où des employés seraient infectés.

Plus spectaculaire, le plan prévoit, en cas d'épidémie importante, une mesure de réduction de l'offre de trains.

Monsieur le ministre, pouvez-vous développer les mesures de ce plan d'urgence? Comment ont-elles été décidées? Ont-elles fait l'objet d'une concertation avec le Comité consultatif des usagers?

Une mesure est-elle prévue pour dédommager les abonnés non atteints par le virus qui ne se verront pas assurer le service pour lequel ils auront payé?

Pourquoi les masques ne sont-ils pas distribués au personnel à titre préventif?

19.02 Steven Vanackere, ministre: À la demande du SPF Mobilité et Transports et du commissariat interministériel Influenza, des BCP (Business Continuity Plans) ont été élaborés par Infrabel et la SNCB sous la coordination du holding. Une plate-forme de concertation Pandémies a été créée au sein de la SNCB Holding dans le but de coordonner les actions à mener dans les trois entreprises du groupe SNCB. Il n'y a pas eu de concertation jusqu'à présent avec le comité consultatif des usagers.

Trois scénarios ont été établis en fonction du taux d'absentéisme, le premier quand le taux est de 15 à 30 %. Dans ce cas, un service des trains identique à celui d'application en juillet et août serait mis en place. Ce scénario est donc déjà connu du public et correspond à une capacité de 80 % et à un service de trains ordinaires à 90 %.

Un deuxième scénario examine ce qui se passerait entre 30 et 50 % d'absentéisme. Ce scénario correspond à une offre de 50 % de capacité et 60 % des trains en service ordinaire. La desserte sera comparable à un service du dimanche mais avec des adaptations, comme des services de trains complémentaires sur des lignes non desservies ou à desserte limitée le week-end ou des arrêts supplémentaires aux points d'arrêt non desservis le week-end ou encore le renforcement de certaines compositions.

Dans un troisième scénario, en cas d'un taux d'absentéisme supérieur à la moitié – mais on se situerait là dans une situation loin d'être souhaitable – et si plus de la moitié du personnel des trains tombait malade, un service des trains identique à celui du dimanche sera toujours mis en place. Ce service est déjà connu du public. Il correspond à 40 % en termes de capacité et à 50 % en termes de services des trains ordinaires.

La question du dédommagement des abonnés doit encore être discutée au sein du groupe SNCB. Mais je ne vois pas pourquoi on se situerait en la matière dans un autre cas de figure que celui qui existe déjà. Il faut, bien sûr, tenir compte de l'élément de force majeure qui devra être intégré dans l'analyse.

Pourquoi les masques ne seront-ils pas distribués au personnel à titre préventif? Dès le mois de mai dernier, la SNCB a pris les mesures préventives requises par la plate-forme de concertation. Ces mesures préventives pour ce qui concerne le personnel appelé à être en contact avec la clientèle, et en particulier les accompagnateurs de train sont les suivantes:

- la constitution d'un stock de masques;
- la distribution d'un gel désinfectant pour les mains.

La SNCB dispose donc actuellement d'un stock de 10 000 masques dans ses services centraux. Elle a mis en place l'organisation nécessaire pour permettre une distribution rapide lorsque le SPF Santé publique, via la plate-forme, indiquera la nécessité d'une telle distribution.

Dès le mois de mai 2009, les accompagnateurs ont reçu des flacons de gel désinfectant pour les mains. Une distribution complémentaire a déjà été effectuée fin août.

La SNCB a pris les mesures nécessaires afin d'éviter toute rupture de stock au cas où l'épidémie se prolongerait.

19.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces explications. J'espère qu'il ne s'agit que de scénarios et que nous ne verrons pas la concrétisation de cette pandémie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Questions jointes de

- **M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la performance du matériel roulant M6 Light" (n° 15014)**

- **M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'accessibilité du matériel roulant M6 Light" (n° 15025)**

20 Samengevoegde vragen van

- **de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de efficiëntie van het rollend materieel M6 Light" (nr. 15014)**

- **de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toegankelijkheid van het rollend materieel M6 Light" (nr. 15025)**

20.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 7 mai dernier, la SNCB présentait son nouveau matériel roulant M6 Light. Il s'agit en fait des voitures M5 remises à neuf.

Malheureusement, certaines maladies constatées auparavant sont réapparues. Quatre jours à peine après sa mise en circulation sur la ligne Mouscron-Bruxelles, le matériel connaissait des défaillances. Deux problèmes ont été relevés et ont engendré des retards: un blocage dans le système d'ouverture des portes et un problème de freinage qui a provoqué de la fumée qui s'est massivement infiltrée dans les voitures.

Monsieur le ministre, il semblerait que ces deux problèmes avaient déjà été constatés sur le matériel M5. Ont-ils fait l'objet d'une attention particulière lors des rénovations?

En quoi consiste exactement le problème relatif au freinage?

Comment expliquez-vous que ces problèmes se répètent aujourd'hui?

Outre l'incident relevé ci-dessus, d'autres ont-ils été répertoriés sur le matériel M6 Light? Quelles ont été leurs conséquences? Avez-vous reçu des plaintes à ce sujet?

Les voitures M5 à double étage ont été mises en service en 1986 et n'offraient pas un confort optimal.

La rénovation des voitures M5 devrait sans aucun doute améliorer le confort des voyageurs, mais les utilisateurs regrettent que l'accessibilité des voitures n'ait été que trop peu améliorée. La mauvaise accessibilité des sièges est également regrettée: les sièges du matériel roulant M6 Light sont en effet toujours sur estrade, ce qui constitue un obstacle à la circulation des personnes à mobilité réduite.

Pourquoi l'accessibilité de ces voitures n'a-t-elle pas été optimisée? Un second marche-pied n'aurait-il pas pu être aménagé aux ouvertures des portes?

Pourquoi la différence de niveau entre le couloir et les sièges n'a-t-elle pas été supprimée?

Comment les postes à améliorer ont-ils été sélectionnés? Quels sont ceux qui ont été favorisés au détriment de l'amélioration de l'accessibilité?

20.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, monsieur Lavaux, la rénovation du matériel consiste, en grande partie, à renouveler l'équipement intérieur, à améliorer le confort des voyageurs et à réviser les systèmes existants qui donnent satisfaction.

Le blocage de la fermeture des portes résulte d'un problème de commande des interrupteurs de portes. À l'avenir, la SNCB adaptera ces commutateurs de commande afin d'éviter toute méprise. Le blocage du frein est un problème ponctuel qui a été constaté lors la mise en service de la première rame; il s'agit d'un problème de réglage de la sensibilité qui a été résolu immédiatement. Une méthode de test améliorée permettra de remédier au problème à l'avenir.

Ces rénovations ont été effectuées par la SNCB de concert avec le fournisseur BTS et conformément à des instructions de travail clairement définies, ce qui leur confère une garantie de qualité.

Comme tout matériel neuf, les voitures M5 rénovées sont sujettes à des maladies de jeunesse. Toutefois, la fiabilité des voitures M5 s'est sensiblement améliorée.

En ce qui concerne l'accessibilité, j'insiste sur le fait que l'accessibilité de l'embarquement a été améliorée. La première marche a été élargie de 30 millimètres et une grille a été placée. La SNCB a estimé que l'ajout d'une marche n'était techniquement pas réaliste car il entraînerait la modification de l'avant-corps du châssis de la caisse et le remplacement du bogie existant pour pouvoir répondre aux exigences de l'accès sur le réseau belge. Le coût d'une telle intervention a été jugé prohibitif.

Quant à la question de savoir pourquoi une différence de niveau existe entre le couloir et les sièges et pourquoi ce niveau n'a pas été uniformisé, je précise qu'à l'origine le confort des voitures M5 était réduit notamment par les canaux de ventilation présents au niveau du plancher. L'estrade a permis de modifier ces canaux et de donner plus d'espace au niveau des pieds des voyageurs. Cette modification a été apportée suite à l'expérience positive enregistrée lors de la mise en service des voitures M6.

Les priorités ont été sélectionnées sur la base d'enquêtes réalisées auprès des voyageurs. Bien que la rubrique "marche-pied" figurait à la deuxième place dans la liste reprenant vingt-deux améliorations à apporter, les voyageurs ne lui ont accordé que la onzième place, soit 51,19 %. Ces derniers ont donné leur préférence, entre autres, au type de recouvrement des places assises et à leur confort, à la présence de tablettes, à l'espace pour les bagages et pour les jambes, à la possibilité d'accrocher un manteau et à l'information dans le train.

20.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie de ces explications très détaillées sur la rénovation des voitures M6.

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

21 Samengevoegde vragen van

- de heer Flor Van Noppen aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het veto van de NMBS tegen de campagne van het Nucleair Forum" (nr. 15039)

- de heer Dirk Vijnck aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven

en Institutionele Hervormingen over "het afkeuren door de NMBS van een reclameboodschap van het Nucleair Forum" (nr. 15052)

21 Questions jointes de

- M. Flor Van Noppen au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le veto de la SNCB à la campagne du forum nucléaire" (n° 15039)

- M. Dirk Vijnck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le refus de la SNCB des affiches publicitaires du forum nucléaire" (n° 15052)

De **voorzitter**: De heer Van Noppen is niet aanwezig.

21.01 **Dirk Vijnck** (LDD): Via de pers vernemen we dat de NMBS een reclameboodschap van het Nucleair Forum tegenhoudt. De NMBS had blijkbaar problemen met de verwijzing naar de trein in de boodschap: "Een trein rijdt voor 55 % op nucleaire energie", gekoppeld aan de slogan "Ben je voor of tegen".

Wat is de mening van de minister over de afkeer van de reclameboodschap van de NMBS, rekening houdend met het feit dat vele reclameboodschappen van andere bedrijven of instellingen niet worden afgekeurd wegens associatie met trein of station?

Kan de minister verduidelijken op basis waarvan de NMBS reclameboodschappen beoordeelt? In welke mate is de verwijzing naar het nemen van de trein doorslaggevend in het weigeren van een reclameboodschap?

Kan de minister een overzicht geven van de reclameboodschappen die de laatste vijf jaar door de NMBS werden geweigerd, samen met de reden van weigering?

21.02 Minister **Steven Vanackere**: De NMBS-groep is van oordeel dat de campagne van het Nucleair Forum een impact zou kunnen hebben op het groepsimago, vermits de reizigers verkeerdelijk zouden kunnen denken dat het om een boodschap van de NMBS-groep gaat. De NMBS-groep wenste zich niet te mengen in een politiek getint debat over kernenergie, noch in de ene, noch in de andere richting. Ik kan die visie begrijpen. MIVB, De Lijn en VRT zitten precies op dezelfde golflengte en weigerden eveneens hun medewerking aan deze campagne. Er zijn weinig andere voorbeelden te geven van andere geweigerde reclameboodschappen.

Om een voorbeeld te geven: de Gaia-campagne van een tweetal jaar geleden werd geweigerd. In deze gevallen gaat het om situaties waarbij de organisatie, de Holding of de groep vreest dat het imago van de NMBS in een verkeerd licht kan worden gesteld.

21.03 **Dirk Vijnck** (LDD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.22 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18.22 heures.